

[திரு. ப. உ. சண்முகம்]

[1987 நவம்பர் 13]

என்று சொல்லி (மேசையைத் தட்டும் (லத்த ஒலி) தலைவர் அவர்களே, பெருமைக்குரிய இந்தச் சட்டத்தை ஏகமனதாக நிறைவேற்றித் தரவேண்டுமென்று அனைத்துக் கட்சித் தலைவர்களையும் நான் வேண்டிக் கேட்டுக்கொண்டு என் உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன், ஈன்றி, வணக்கம்.

(மிற்பகல் 1-10.)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. அ. ரகுமான்கான் அவர்கள் தம்முடைய திருக்கையில் இல்லாததால் அவருடைய தீர்மானம் திரும்பப் பெறப்பெற்றதாகக் கருதப்பெற்றது.

பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி : “ 1987 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு மருத்துவப் பல்கலைக் கழக (திருத்த) சட்டமுன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்டமுன்வடிவு எண். 41/1987) ஆய்வுக்கு எடுத்துக் கொள்ளப் பெறவேண்டும் ”.

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப்பெற்று, சட்டமுன்வடிவு பிரிவு வாரியாக ஆய்வுக்கு எடுத்துக்கொள்ளப்பெற்றது.

பிரிவுகள் 2 முதல் 6 முடிய பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப்பெற்றன.

பிரிவு 1, முகப்புரை, நெடுத்தலைப்பு ஆகியவை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப்பெற்றன.

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

“ 1987 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு மருத்துவப் பல்கலைக்கழக (திருத்த) சட்டமுன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்டமுன்வடிவு எண். 41/1987) நிறைவேற்றப்பெற வேண்டும் ”.

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, சட்டமுன்வடிவு நிறைவேற்றப்பெற்றது.

(ஈ) தமிழ்நாடு டீயக் கூர்திகள் (தனி வகை முறைகள்) சட்ட முன்வடிவு 1987.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

1987 நவம்பர் 13] [திரு. சு. முத்துசாமி]

“ 1987 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு இயக்கூர்திகள் (தனி வகை முறைகள்) சட்டமுன்வடிவு* (சட்டமன்றப் பேரவை சட்டமுன்வடிவு எண். 42/1987) ஆய்வுக்கு எடுத்துக்கொள்ளப் பெற வேண்டும் ”.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை)

திரு. பொன் முத்துராமலிங்கம் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த தமிழ்நாடு இயக்கூர்திகள் வகைப்படுத்துகின்ற சட்டத்தை ஆய்வு செய்கின்ற இந்த நேரத்தில், நான் சார்ந்திருக்கின்ற திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் சார்பாக சில எண்ணங்களை இங்கே தெரிவித்திட விரும்புகிறேன்.

இந்தச் சட்டம் 1939 ஆம் ஆண்டு மத்திய சட்டத்திலுள்ள நான்காவது பிரிவு, நான்காவது-ஏ பிரிவிலே அடங்கிய 68-ஆம் பிரிவு, 68-பி பிரிவு, 68-சி பிரிவு, 68-டி பிரிவு ஆகியவற்றிலுள்ள கருத்துகளுக்கு மாறுபட்டதாக சில கருத்துக்களை உள்ளடக்கிய இந்தச் சட்டத்தைப் பொறுத்தமட்டில் சில விவரங்களை மன்றத்தினுடைய கவனத்திற்கு நான் கொண்டுவர விரும்புகிறேன். இந்த சட்ட ஷரத்துக்களைப் படிக்கின்றபோது, இந்தச் சட்டத்தின் மூலமாக சிறிய பேருந்து உரிமையாளர்களுக்கும், புதிதாகத் தொழில் தொடங்குபவர்களுக்கும் ஊக்கம் அளிக்கின்ற வகையிலும், பாதுகாப்பு அளிக்கின்ற வகையிலும் இந்தச் சட்டம் அமைக்கப்பட்டதாக காரண நோக்கத்திலே தெளிவுபடுத்தப்பட்டிருக்கிறது. இந்தச் சட்டத்தை இப்போது கொண்டு வருவதற்கான நோக்கம்பற்றி காரண விளக்கத்தைப் படித்துப் பார்த்தால், சிவில் அப்பீல் 1752/86 என்கின்ற வழக்கில், மதுரை—குமுளி என்கின்ற பேருந்து வழித் தடத்தில் தனியார் யாரும் அனுமதிச் சீட்டு வாங்க இயலாது, முடியாது என்று இந்திய நாட்டினுடைய உச்ச நீதி மன்றம் தன்னுடைய தீர்ப்பில் தெரிவித்துவிட்ட காரணத்தினாலும், சிறிய பேருந்து உரிமையாளர்களுக்கும், புதிதாக இந்தத் தொழிலை நடத்துபவர்களுக்கும், தொழில் பாதுகாப்பு தருகின்ற அடிப்படையில் இந்தச் சட்டத்தை உருவாக்கித் தந்திருப்பதாக, தமிழ்நாடு அரசு காரண காரிய விளக்கத்தின் மூலமாக தெரிவிக்கிறது.

நான் இந்தச் சந்தர்ப்பத்திலே தெரிவிக்க விரும்புவது 5 பேருந்துகளை உடையவர்கள், 5 பேருந்துகளுக்குக் குறைவாக உடையவர்கள் ‘ஸ்மால் ஆப்பரேட்டர்ஸ்’ என்கின்ற சிறிய பேருந்து உடைமையாளர்கள் என்கின்ற இலக்கணத்தின் கீழே வருகிறார்கள். அதேபோன்று புதிதாகத் தொழில் தொடங்குபவர்கள் வருகிறார்கள், இப்போது தமிழ் நாட்டிலேயுள்ள அனைத்துப் பேருந்து உரிமையாளர்களும் தங்களிடம் உள்ள பேருந்துகளையெல்லாம் அவர்களுடைய குடும்பத்தில் அல்லது

*12-11-1987 ஆம் தேதியிட்ட தமிழ்நாடு சிறப்பு அரசிதழில் வெளியிடப் பெற்றுள்ளது.

[திரு. பொன் முத்துராமலிங்கம்] [1937 நவம்பர் 12]

அவர்களுக்கு வேண்டியவர்களுக்கு 5, 5 பேருந்துகளாக எழுதி வைத்து எல்லோருமே இந்தச் சிறிய பேருந்து உடைமையாளர்கள் என்கின்ற இலக்கணத்தின் கீழே வரவேண்டும் என்கின்ற நடவடிக்கை இன்றைக்கும் நடந்து கொண்டிருக்கிறது. எனவே இந்த அரசு சிறிய பேருந்து உடைமையாளர்களுக்கு உதவி செய்யும் என்று எழுத்து அளவிலே தெரிவித்தாலும் நடைமுறையிலே அது வழக்கம்போல் இந்தத் தொழிலை நடத்திக் கொண்டிருப்பவர்களுக்குத்தான் இந்த உதவி கிட்டும் என்பதையும் நான் இங்கே தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

அடுத்து, புதிதாகத் தொழிலைத் தொடங்குபவர்களுக்கு உதவி செய்யப்படும் அல்லது புதிய வழித்தடங்களுக்கான அனுமதி சீட்டு வழங்கப்படும் என்று தெரிவிக்கிறது இந்தச் சட்டம். புதிதாக யார் வழித் தடங்களுக்கு அனுமதிச் சீட்டு கோருவார்கள்? ஏற்கனவே பேருந்து உடைமையாளர்களாக உள்ளவர்கள், புதிதாக அவர்களிலேயே ஒருவரை அழைத்து இந்தப் பேருந்துத் தடத்திற்கான அனுமதியைப் பெறுவதற்குத் தான் முயற்சிப்பார்கள். எனவே ஒட்டுமொத்தமாக இந்தச் சட்டத்தின் மூலமாகப் பயன்பெறப் போகிறவர்கள் யார் என்றால் ஏற்கெனவே இந்தத் தொழிலை நடத்திக் கொண்டிருக்கிற பேருந்து உரிமையாளர்களே அல்லாமல் வேறு அல்ல. ஆனால் மக்களை ஏமாற்றுவதற்காக இது சிறிய பேருந்து உரிமையாளர்களுக்கும், புதிதாகத் தொழில் தொடங்குபவர்களுக்கும் உற்சாகம் ஊட்டி, பாதுகாக்கத் தக்க அடிப்படையில் தேசிய மயமாக்கும் கொள்கைக்கு அதாவது நாட்டுடமையாக்கும் கொள்கைக்கு மாறாகக் கூட அவர்களுக்கு உதவி செய்கிறோம் என்கிற வகையில் வெளிப்படையாக ஒரு கருத்து தெரிந்தாலும் உண்மையிலேயே இது தொடர்ந்து ஏற்கெனவே இந்தத் தொழிலில் ஈடுபட்டுக் கொண்டிருப்பவர்களுக்குத்தான் லாபமாக முடியும் என்பதை நான் வலியுறுத்தித் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

நாட்டுடமையாக்குகிற திட்டத்தை எந்த அளவுக்கு இந்த அரசு செயல்படுத்திக் கொண்டிருக்கிறது? பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் “சயன்டிபிக் சோஷலிசம்” அறிவியல் தேசிய உடமை என்ற கருத்தைச் சொன்னார்கள். ஆனால் அவர் சொன்ன தேசிய உடமை என்ற கொள்கையை இந்த அரசு எந்த அளவுக்குச் செயல்படுத்துகிறது என்பதை அருள்கூர்ந்து இந்த மன்றத்தில் உள்ள அனைவரும் கட்சி மாச்சரியங்களை மறந்து எண்ணிப் பார்க்க வேண்டுகிறேன். அண்ணா அவர்கள் நாட்டுடமைக் கொள்கை என்பது திராவிட இயக்கங்களின் கொள்கை என்று எடுத்துத் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். ஆனால் இங்கே என்ன சொல்லப்படுகிறது? மதுரையிலிருந்து குமுளி வரையான வழித்தடம் ஏற்கெனவே அறிவிக்கப்பட்ட வழித்தடம். அதைப் போலவே டிராப்ட் ஸ்கீம் அப்ரூவ் ஸ்கீம்-வரைவுத் திட்டம்

1987 நவம்பர் 13] [திரு. பொன் முத்துராமலிங்கம்]

ஒப்புக் கொள்ளப்பட்ட திட்டம் அறிவிக்கை வழித் தடங்கள் ஆகிய திட்டங்களுக்குட்பட்ட வழித் தடங்களில் தனியார் யாரும் அனுமதி பெற முடியாது என்ற கொள்கையை இந்திய உச்ச நீதிமன்றம் ஏற்றுக் கொண்டு சொல்லியிருக்கிறது. அதன் காரணமாக மதுரையிலிருந்து குமுளி வரையான வழித்தடத்தில் தனியார் யாரும் அனுமதி சீட்டு பெறமுடியாது என்று—நம் முடைய நாட்டுடமைக் கொள்கையை—டைரெக்டிவ் பிரின்சிபிள்ஸ் என்று இந்திய அரசியல் சட்டத்தால் நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ள அந்தக் கொள்கையை ஏற்றுக் கொண்டு தீர்ப்பு அளித்திருக்கிறது இந்திய உச்ச நீதிமன்றம். நாட்டுடமைக் கொள்கையை ஏற்றுக்கொண்ட தமிழகத்தில்தான் நாம் இன்றைக்கு இந்தச் சட்டத்தைக் கொண்டு வந்திருக்கிறோம். அதாவது இந்திய உச்ச நீதிமன்றத்தால் ஏற்றுக் கொள்ளப்பட்ட நாட்டுடமையாக்கும் திட்டத்திற்கு விரோதமாகத் தனி நபர்கள் “நோட்டிபைடு எரியா” என்று சொல்லக்கூடிய—அறிவிக்கைப் பட்ட வழித்தடங்களில் விண்ணப்பித்து, வழித் தடங்களுக்கு கான அனுமதியைப் பெறலாம் என்ற ஒரு சட்டத்தை நாம் இன்றைக்கு ஆய்வுக்கு எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறோம் என்றால் இந்த அரசு நாட்டுடமையாக்குகிற கொள்கைக்கு எந்த அளவுக்கு விரோதமான சட்டத்தைக் கொண்டு வந்திருக்கிறது என்பதை நாம் அனைவரும் எண்ணிப் பார்க்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இதற்கு என்ன காரணம் சொல்லப்படுகிறது? காரண காரிய விளக்கத்தை நான் பார்த்தேன். இதற்குச் சொல்லப்படுகிற காரணம் என்ன? சிறிய பேருந்து உடமையாளர்களுக்கு வழங்கப் படுகிற அனுமதிகள் இந்திய உச்ச நீதிமன்றத்தினுடைய தீர்ப்பின் காரணமாக நிறுத்தி வைக்கப்படுமானால் அதன் காரணமாக இந்த வழித்தடங்களில் பொது மக்களும், பயணிகளும் பாதிக்கப் படுவார்கள். அவர்கள் பயணம் செய்ய முடியாத அவதிக்குள்ளாவார்கள். இன்னும் ஒரு காரணம் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. அரசாங்கத்திற்குச் சொந்தமான 13 போக்குவரத்துக் கழகங்களால் அந்தப் பயணிகளுக்கு போக்குவரத்து வசதியைச் செய்து கொடுக்க முடியாது. ஆக இந்த இரண்டு காரணங்கள் சொல்லப் பட்டிருக்கின்றன.

நான் இந்த அரசைப் பார்த்து கேட்க விரும்புகிறேன். 1984 ஆம் ஆண்டு இந்திய உச்ச நீதிமன்றம், தமிழ்நாடு ஏற்கெனவே பின்பற்றி வந்த நாட்டுடமைக் கொள்கையை ஏற்றுக் கொண்டு, தீர்ப்பு வழங்கியிருக்கிறது. அந்தத் தீர்ப்புக்குப் பின்னால், 3 ஆண்டுகளுக்குப் பின்னால், இன்றைக்குத் தனியாருக்குச் சலுகை செய்ய வேண்டும் என்ற அடிப்படையில் நாட்டுடமைத் திட்டத்திற்கு ஆதரவான தீர்ப்பையே உடைக்கும் அடிப்படையில் ஒரு சட்டத்தை இங்கே ஆய்வு செய்கிறோம் என்றால் இந்த அரசாங்கம் அன்னா அவர்கள் எடுத்துத் தெரிவித்த நாட்டுடமைக் கொள்கையிலிருந்து அந்த அளவுக்கு வேறுபட்டுச் செல்லுகிறது என்பதை நாட்டில் உள்ள அனைவரும் அடையாளம் கண்டு கொள்ள வேண்டுமென்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் குறிப்பிட வேண்டுகிறேன்.

[திரு. பொன். முத்துராமலிங்கம்] [1937 நவம்பர் 13]

(பிற்பகல் 1-20)

அதுமட்டுமல்ல 13 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இருக்கின்றன. இவற்றின் மூலமாக ஏன் அரசாங்கம் இந்தப் பயணிகளுக்கு பேருந்து வசதிகளைச் செய்து கொடுக்க முடியாது? நான் இன்னும் விளக்கமாகக் கேட்க விரும்புகிறேன். இப்படி பாதிக்கப்பட்ட வழித்தடங்கள் எவ்வளவு? இப்படி பாதிக்கப்பட்ட வழித்தடங்களால் எவ்வளவு பேருந்துகள் அரசாங்கத்திற்குத் தேவைப்படுகின்றன? அப்படித் தேவைப்படுகிற பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை எவ்வளவு? அப்படித் தேவைப்படுகிற பேருந்துகளை லாபத்தில் ஓடிக் கொண்டிருக்கின்ற 13 போக்குவரத்துக் கழகங்களால் ஈடுகட்ட முடியாதா? இல்லாவிட்டால் நாட்டு மக்களுக்குத் தெரியாது என்று கருதி, மக்கள் அவதிக்குள்ளாகிவிடுவார்கள். எனவே, தனியாருக்கு மீண்டும் தருகிறோம் என்று சொல்லுவது பொருத்தமான காரண காரிய விளக்கமல்ல என்பதை தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

நம்முடைய தேசியமயக் கொள்கையில் தமிழ்நாடு அரசு புதிய விளக்கத்தைச் சொல்லியிருக்கிறது. End to End---

ஆரம்பத்திலேயிருந்து இறுதி வரையுள்ள வழித்தடங்கள் மட்டும் நாட்டுடமையாக்கப்படும் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். நீங்கள் கொடுத்த எடுத்துக்காட்டு மதுரை-குமுளி. உங்கள் இலக்கணப்படி எதை நாட்டுடமையாக்கலாம் என்று கருதுகிறீர்கள்? உங்களுடைய விளக்கப்படி மதுரை-குமுளியை ஒட்டுமொத்தமாக நாட்டுடமையாக்கலாம் என்று கருதுகிறீர்கள். இன்னுமொரு சிறு பேருந்து உடமையாளர் மதுரையிலிருந்து குமுளிக்குச் செல்லுவதற்கு முன்னால், இரண்டு கிலோ மீட்டருக்கு முன்னால் இருக்கக் கூடிய லோயர் Camp க்கு மதுரையிலிருந்து லோயர் Camp

க்கு அனுமதி கேட்டு விண்ணப்பித்தால், சட்டப்படி உங்களால் அதை மறுக்க இயலாது. இப்படிப் பல்வேறு பேருந்துகள், சிறிய பேருந்து உடமையாளர்கள் என்ற பெயரால் அனுமதி கேட்டு விண்ணப்பித்து அவர்கள் எல்லாம் நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட மதுரை-குமுளி வழித்தடத்தில் விட்டு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மூலமாக விடப்படுகிற பேருந்துகளின் வருடாந்த குறைப்பதற்காக மதுரையிலிருந்து லோயர் Camp வழித்தடத்துக்கு அனுமதி வாங்கி, புதியதாகத் தொழில் தொடங்குகிறோம் என்ற அடிப்படையில் சிறு பேருந்து உரிமையாளர் என்ற சலுகையின் அடிப்படையில் அனுமதி வாங்கி பேருந்துகளை விடுவார்களே

1987 நவம்பர் 13] [திரு. பொன் முத்துராமலிங்கம்]

யானால் நஷ்டம் யாருக்கு என்பதை இந்த அரசாங்கம் யோசித்துப் பார்த்ததா என்பதை நான் கேட்க விரும்புகிறேன். நஷ்டம் யாருக்கு என்பதைவிட நாட்டுடமைக் கொள்கைக்கு எந்த அளவிற்கு இந்த அரசு ஆதரவாக நடந்துள்ளது என்பதை என்னி பார்க்க வேண்டும்.

அறிஞர் அண்ணா அவர்களுடைய வழியிலிருந்து அகில இந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் செயல்படப் போவதாக மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் அறிவித்தார்கள். அண்ணாவின் வழியில் ஆட்சி நடத்துகிறோம் என்று சொன்னார்கள். நான் இந்த ஆட்சியாளர்களைக் கேட்க விரும்புகிறேன். அண்ணாவின் நாட்டுடமைக் கொள்கையைத் தோற்கடிக்கக்கூடிய இந்தச் சட்டம் எப்படி அண்ணாவின் எண்ணங்களுக்கு ஒப்பான ஒன்று என்பதை நீங்கள் எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும். ஒருமுறை இந்தச் சட்டத்தை முதலிலேயிருந்து கடைசி வரை பார்த்த நேரத்தில், அதிலே சொல்லப்பட்டுள்ள விவரங்களை ஆராய்ந்த நேரத்தில் இது எங்கேயோ, எப்போதோ கேட்ட குரல் என்று எங்களுக்குத் தோன்றுகிறது. அதற்கு இப்போது வடிவம் கொடுக்கிறார்கள். காரண, காரிய விளக்கத்தைப் படித்துப் பார்த்தேன். நீங்கள் சொல்லுகிற காரணம், கறை படிந்த காரணம் என்பதையும், உண்மைகள் ஊமையாக்கப்பட்டிருக்கின்றன இந்தச் சட்டத்தின் மூலமாக என்பதையும் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். எனவே இந்தச் சட்டம் நாட்டுடமைக் கொள்கைக்கு விரோதமான சட்டம். இந்த அரசு நாட்டுடமைக் கொள்கையை அமுல்படுத்துவதற்குத் தயாராக இல்லாத ஓர் அரசு. அண்ணாவின் கொள்கைக்கு விரோதமான அரசு என்று தெரிவித்து விடை பெறுகிறேன்.

திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, 1987-88 ஆம் ஆண்டுக்காக கொடுக்கப்பட்ட

Note on Police

என்ற டிரான்ஸ்பேரன்ட் இலாக்கானினுடைய நோட்டீஸ் என்ன சொல்லப்பட்டிருக்கிறது என்றால்

In 1967 the Government decided that all routes of 75 miles (120 kms.) and above, both ordinary and express Services

இதை நேஷனலைஸ் பண்ணுவதற்காக அன்றே முடிவு செய்யப்பட்டது. ஏறத்தாழ ஒரு இருபதாண்டுக் காலம் காங்கிரஸ் ஆட்சி இந்த நாட்டின் ஆட்சிப் பொறுப்பிலிருந்த பிறகு காங்கிரஸ் அல்லாத ஒரு ஆட்சி தமிழகத்திலே ஏற்பட்டதைத்

[திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்] [1987 நவம்பர் 13]

தொடர்ந்து ஏற்படுத்தப்பட்ட ஒரு முற்போக்கான நடவடிக்கை போக்குவரத்துத் துறையை ஸ்டேஜ் பை ஸ்டேஜ் தேசவுடமை யாக்குவது என்பது. இந்த நாடு அதை வரவேற்றது. இரண்டாண்டு களுக்கு முன்னால் சுப்ரீம் கோர்ட்டில் அளித்த தீர்ப்பை (Under mine) செய்கிற வகையில் எந்த முறையில் அமுல்படுத்தாமல் இருக்க வேண்டுமோ அந்த நோக்கத்துடன் ஒரு சட்டத்தை மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் இங்கே கொண்டு வந்தபோது தேசவுடமைப்பாக்குவது சரிபந்தமான கருத்துக் களை இந்த அவை விரிவாக விவாதிக்கது. இன்று அந்தக் கொள்கையிலிருந்து மாறி இந்த அரசு பொருளாதார என்ற சந்தேகம் இந்தச் சட்டத் திருத்தத்தின் மூலம் ஏற்படுகிறது. இந்த சட்ட திருத்தத்தைப் பொறுத்தனவில்காரன் காரிய விளக்கத் திலே ஒன்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது.

“The policy of the Government is to nationalise the bus services operated by the private operators on end to end route and to allow them to operate on sectors of the route.”

அதாவது 75 கிலோ மீட்டருக்கு மேலே நீளமுள்ள ரூட்டுகளிலே இன்றைக்குப் போக்குவரத்துக் கழகம் பேருந்துகளை ஆப்ப ரேட் பண்ணும் நேரத்தில், இந்தக் கொள்கைப்படி தனியார் களுக்கு இதிலே குறிப்பிட்டுள்ளதுபோல, அதாவது மதுரையிலிருந்து குமுளி வரை என்ட் டி என்ட் என்ற முறையிலே அரசு பேருந்துகளை விட்டுவிட்டு, மதுரை-செரியார் டாம், மதுரை-கம்பம், மதுரை-தேனி என்ற முறையில் தனியார்களை பேருந்துகள் விட அனுமதித்தால், அது கழகப் பேருந்துகள் நஷ்டத்தில் ஓடும் நிலைமையை ஏற்படுத்துமா என்பது எங்களுடைய கருத்து. உதாரணத்திற்கு சில விவரங்களைச் சொல்ல விருப்புகிறேன். இப்படி என்ரூட்டுகளிலே சின்னச் சின்ன வழித் தடங்கள் என்ற முறையிலே பேருந்துகளை விட அனுமதித்தால், நடைமுறையில் என்ன ஏற்படுகிறது என்றால் ஆர்.டி.ஓ. ஆபீசில் தனியார் பஸ் உரிமையாளர்கள் தங்கள் செல்வாக்கைப் பயன்படுத்தி, கார்ப்ப ரேஷன் பேருந்துகளுக்கு முன்னால் தங்களிடையே பேருந்துகளை ஓட்டுகிறார்கள். நானே அதனைக் கண்டேன். பல பேருந்து நிலையங்களிலே என் கண்ணாலே பார்த்திருக்கிறேன். கழகப் பேருந்துகளுக்கு முன்னால் கொண்டு வந்து நிறுத்தி, அவர்களுடைய பேருந்து ஊர்ப் வேண்டிய நோம் கழிந்ததற்குப் பிறகும் கூட, அந்த வண்டியில் கூக்கு மூட்டை களை அடுக்குவது போல பிரயாணிகளை அடுக்கிக் கொண்டு செல்லும் நிலைமை இருக்கிறது.

1987 நவம்பர் 13] [திரு. ஜே. ஜேம்ச்சந்திரன்]

இன்றைக்குத் தமிழக அரசினுடைய போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஓட்டக்கூடிய பேருந்துகளை மக்கள் விரும்புகிறார்கள். காரணம், அவை ஓராளுக்கு சுமாரான வசதிகளைச் செய்து கொடுக்கின்றன என்று சொல்லப்படுகிறது. இப்போது அதிலிருந்தும் கூட கீழே போகும் நிலைமை வந்திருக்கிறது என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். ஒருவேளை இந்தச் சட்டத் திருத்தத்திற்கு ஏற்றபடி அதிலே கூட கொள்கை மாறுபாடு ஏற்பட்டிருக்கிறதோ என்ற ஐயப்பாடு ஏற்படுகிறது. போக்குவரத்து கழகங்களின் பேருந்துகளை இலாபத்தில் ஓட்டுவதற்கு வாய்ப்பு இருக்கக்கூடிய நேரத்தில், அதை நஷ்டத்தில் ஓட்டக்கூடிய நிலையை உருவாக்கி, போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நஷ்டத்தில் ஓட்டுகின்றன என்று சொல்லி, தனியாருக்கு விட்டுவிடக்கூடிய நிலைக்கு இந்த அரசு செல்கிறதோ என்ற ஐயப்பாடு எங்களுக்கு ஏற்படுகிறது.

இரண்டு நாட்களுக்கு முன் மின் உற்பத்தி பற்றி விவாதிக்கும்போது, மின் உற்பத்தி செய்வதைத் தனியார்களுக்கு விட்டு விடலாம் என்று அரசு முடிவெடுத்திருக்கிறது என்று சொன்னார்கள். இதெல்லாம் எதைக் காட்டுகிறது என்றால் பொதுத் துறையை அபிவிருத்தி செய்ய வேண்டுமென்ற நோக்கத்தை இந்த அரசு எதிர்க்கிறது அல்லது அந்த நோக்கத்தை இந்த அரசு அந்த அளவுக்குப் பலகீனப்படுத்தி தனியார் துறைக்குப் பலப்படுத்த வேண்டுமென்ற நோக்கத்தோடு செல்கிறது என்ற ஐயப்பாட்டை அன்றைக்கே எழுப்பினோம். இன்றைக்கு இந்தச் சட்டத் திருத்தத்தின் மூலம் அந்தச் சந்தேகம் மேலும் வளர்ந்திருக்கிறது என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். (மணி அடிக்கப்பெற்றது). சட்ட முன்வடிவின் மீது பேசும்போது அது சம்பந்தமான விவரங்களைச் சொல்ல அனுமதிக்கப்பட வேண்டும். இது கொள்கைப் பிரச்சினை. எப்படி அமல்படுத்தப்படுவது என்று சொல்ல வேண்டாமா?

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: சொல்லுங்கள், சுருக்கமாகச் சொல்லுங்கள்.

திரு. ஜே. ஜேம்ச்சந்திரன்: இதன் காரணமாக ஏற்படுகிற நிலைமையைத்தான் சொல்கிறேன். அனுபவ ரீதியாகச் சொல்லுகிறேன். என்னுடைய தொகுதியில் சிறிய ரப்பர் உற்பத்தியாளர்கள் நிறைய இருக்கிறார்கள். அவர்களுடைய பொருள்களை அங்கேயிருந்து கல்கத்தா, பம்பாய் போன்ற இடங்களுக்கு அனுப்புவதற்கு தூத்துக்குடி துறைமுகத்திற்குச் செல்ல வேண்டும்.

[1937 நவம்பர் 13]

(பிற்பகல் 1-30)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : அவையின் அனுமதி யோடு, அவையின் அலுவல நேரம் நீட்டிக்கப்படுகிறது.

திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன் : அப்படி அனுப்பப்படவேண்டும். நான் குலசேகரத்தில் இருந்து தூத்துக்குடிக்கு நேரடியாக திருச் செந்தூர் வழியாக பேருந்துவிட வேண்டும் என்று கேட்டேன். நேசமணி போக்குவரத்துக் கழகத்தினுடைய நிர்வாகம் அதற்கு ஒத்துக் கொண்டார்கள். அந்த கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம் என்ன சொல்கிறதென்றால் அது விடமுடியாது என்று. அதை விட்டால் திருநெல்வேலி செக்டாரில் உள்ள தனியார் முதலாளிகளுக்குப் பாதிப்பு ஏற்படும். அவர்கள் மந்திரிக்குப் புகார்கள் கொடுப்பார்கள். ஆகவே முடியாது. நான் அமைச்சர் அவர்களுக்கு நேரடியாக எழுதினேன். ஒரு வேளை என்னுடைய தொகுதியிலே பேருந்து விடுவதாக இருந்தால் அதை விடவேண்டும் என்பதற்கு முடிவு எடுக்கவேண்டும். அதைப் பற்றி நான் சொல்ல வரவில்லை. ஆனால் என்ன காரணம் சொல்லப்படுகிறது..

மாண்புமிகு திரு. க. முத்துசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த பில்லிலே சம்பந்தம் இல்லை யானாலும் இதிலே நான் பதில் சொல்லவேண்டியிருக்கிறது. சட்டமன்ற உறுப்பினர் கேட்டுக் கொண்டால் பேருந்துகள் விடுவதற்கான நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று சொல்லி அரசாங்கம் செய்து கொண்டிருக்கின்றது. குறிப்பாக உங்களுடைய பகுதி யினைப் பொறுத்தவரையில், அங்கே தனியார் போக்குவரத்து கிடையாது. கே. டி. சி. நிர்வாகம் நிச்சயமாக அப்படிச் சொல்வதற்கு வாய்ப்பே கிடையாது. தனியார் துறையிலே யிருந்து யார் என்னிடம் புகார் செய்தாலும், பொது மக்களுக்கு என்ன தேவையோ அதைச் செய்ய வேண்டும் என்று செய்துக் கொண்டிருக்கின்றோம். இதிலே ஏதோ அரசியல் நோக்கத் தோடோ அல்லது தனியாருக்கு உதவி செய்யவேண்டுமென்ற நோக்கத்தோடோ இந்தப் பேருந்து விட வேண்டாமென்று நிறுத்தி வைக்கப்பட்டவோ இல்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இன்னொன்று, இந்த சங்கடங்கள் இருப்பதால்தான் இப் படிப்பட்ட ஒரு சட்டமே கூட கொண்டுவரவேண்டிய அவசியம் இருக்கிறது என்பதைக்கூட பின்னால் விளக்குகிறபோது சொல் கிறேன்.

திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் விளக்கத்தில் நான் விவாதம் பண்ணப்போகவில்லை. நான் என்ன சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன் என்றால் ஒரு வருட காலமாக இந்தக் கோரிக்கை அமல்படுத்தப்படாமல் இருக்கிறது. எனக்குச் சொல்லப்பட்ட காரணம் தனியார் போக்குவரத்துப் பிரிவுக்கு பாதிப்பு ஏற்படும் என்று புகார்கள் கொடுப்பார்கள் என்பதுதான் நடைமுறையிலே என்ன பார்க்கிறோம் என்றால், பல இடங்

1987 நவம்பர் 13] (திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்)

களிலே தனியார் துறைகளுடைய பேருந்துகளை அரசுப் பேருந்துகளுக்கு முன்னாலே விட்டுவிடுகின்றார்கள். இப்படிப்பட்ட சட்டங்கள் இல்லாமல் இருந்தம்கூட, இன்றைக்குப் பாதிப்பு ஏற்படுத்தக்கூடிய முறையில் போக்குவரத்து ஊழியர்களுக்கும் தனியார் துறை ஊழியர்களுக்கும் சண்டை ஏற்படுகின்ற நிலைகூட வந்திருக்கிறது. அது அமைச்சர் அவர்களுக்குக்கூட தெரியும்.

நெல்லை மாவட்டத்திலே அப்படிப்பட்ட நிகழ்ச்சிகள் ஏற்பட்டன. ஆகவே இப்படிப்பட்ட சட்டங்கள் கொண்டு வருவது என்பது இன்றைக்கு அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களுடைய வளர்ச்சியைக் கடுமையாக பாதிப்பதற்கு காரணமாகும். நேஷனலைசேஷன் என்று சொல்லக்கூடிய நேரத்தில் இதை ஏற்றுக் கொள்கிறோம் என்றால், இன்றைக்கு தனியார் துறை போக்குவரத்து துறையில் வேலை செய்யக்கூடிய ஊழியர்களுக்குச் சரியான ஊதியம் கொடுக்கவில்லை. அவர்கள் கொத்தடிமைகளைப் போல நடத்தப்படுகின்றார்கள். அதிலேயிருந்து அவர்களுக்கு விமோசனம் ஏற்படுகின்ற நிலையிலேதான் செயல்கள் இருக்க வேண்டும். இன்றைக்கு போக்குவரத்துக் கழகங்களை அரசு நடத்தக்கூடிய நேரத்தில், அவர்களுக்கு ஓரளவுக்கு ஊதியம் கொடுக்க வேண்டும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : பில்லில் பேசுங்கள். ஊதியத்தைப் பற்றியும் பஸ் விடுவது பற்றியும் பேசினால் நேரம் ஆகிவிடும். அமைச்சர் அவர்கள் பதில் சொல்ல வேண்டும்.

திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன் : இன்றைக்கு ஊழியர்கள் விரும்புவது, இந்தப் பின்னணியிலே, அதாவது அவர்களைப் பொறுத்த அளவிலே, நாம் எந்த நோக்கத்தோடு இன்றைக்கு 'டிரக்ட்டிவ் பிரின்சிபல்ஸ் ஆப் சான்ஸ்டிடியூஷன்' என்ற அடிப்படையிலே, எந்த நோக்கத்தோடு விஷயங்கள் இந்த நாட்டிலே உருவாக்கப்பட வேண்டும் என்று சொல்கிறோமோ அந்த நிலையிலே உருவாக்கப்பட வேண்டும். ஆனால் இந்த சட்டம் அதற்கு எதிரான முறையிலே, இன்றைக்கு அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களுடைய வளர்ச்சியை முடமாக்கக்கூடிய முறையிலே அமைகிறது. அதனால் ஆபத்து உண்டு என்பதைச் சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன். இந்த நேரத்திலே இன்னொன்றையும் சொல்லி முடித்துக் கொள்கிறேன். அதாவது இன்றைக்கு தனியார் போக்குவரத்தைப் பொறுத்த அளவிலே அவர்கள் அதிகமான ஓவர்லோட் ஏற்றுக்கொள்ள நினை ஏற்பட்டிருக்கிறது. விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. இந்தச் சட்டங்களை நாம் உருவாக்கி, தனியார் துறை பேருந்துகளை ஓட்டுவதற்கான நிலையை உருவாக்குகின்ற நேரத்தில் இப்படிப்பட்ட பாதிப்புகள் மக்களுக்கும், தொழிலாளர்களுக்கும் ஏற்படும். அதைத் தடுப்பதற்கான நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டும். இன்றைக்கு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகத்திலேகூட, அந்த முறையிலே உள்ள ஏற்பாடுகள் குறைந்து வருகிறது. விபத்து ஏற்பட்டால் தொழிலாளிகளைப்

(திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்) [1987 நவம்பர் 13]

பொறுத்தவரையில் என்ன செய்யப்படுகிறது என்றால் அவர்களுக்கு வேலை இழப்பு ஏற்படுகிறது. நீ காசை வாங்கிக்கொண்டு சென்றுவிடு என்று சொல்கிறார்கள். ஆகவே அரசு போக்குவரத்துக் கழகத்தினுடைய வளர்ச்சியைப் பாதிக்கக் கூடிய முறையிலே உள்ள சட்டமாக இது அமைகிறது. இது பொதுத் துறையிலே அபிவிருத்தி செய்ய வேண்டுமென்ற அந்த கொள்கையைக் கூட விட்டுவிடக் கூடிய அளவுக்கு அமைகிறது. ஆகவே இந்தச் சட்டத்தை நான் ஆட்சேபிக்கிறேன்.

*திரு. கே. சுப்பராயன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இங்கே மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களால் முன்மொழியப்பட்டிருக்கிற இயக்கூர்திகள், தனிவகை முறைகள், சட்டமுன்வடிவின் மீது இந்திய கம்யூனிஸ்ட் கட்சியின் சார்பாக ஒரு சில கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். முதலில் இந்தச் சட்டத்தினுடைய ஜனன நோக்கத்தைப் பார்த்தாலேயே ஆழமான சந்தேகமான உணர்வு ஏற்படுகிறது. சிவில் அப்பீலில் உச்ச நீதிமன்றம் பிரைவேட் ஆப்பரேட்டர்களுக்கு எதிராகத் தீர்ப்பளித்தது, மேற் கொண்டு அந்தத் தீர்ப்பால் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிற பிரைவேட் ஆப்பரேட்டர்கள் பேருந்துகளை ஓட்டாமல் நிறுத்திவிடலாம். அதனால் பொது மக்கள் பாதிக்கப்பட்டு விடுவார்களோ என்கிற பரந்த எண்ணத்திலே இந்தச் சட்டமுன்வடிவு கொண்டுவரப்பட்டிருப்பதாக மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். மேலோட்டமாகப் பார்த்தால் ஆழ்ந்த அக்கறையையும், பரிவுணர்ச்சியையும் பொதுமக்கள் மீது கொண்டு இச்சட்ட முன்வடிவு கொண்டுவரப்பட்டிருப்பதாகத் தெரியும். ஆனால் 'நெட்ரிசல்ட்' என்னவென்றால் கருணை பொதுமக்கள் மீது, அனுகூலமோ பிரைவேட் ஆப்பரேட்டர்களுக்கு. சட்டம் கொண்டு வருவதன் நோக்கமோ பொதுமக்கள் பாதிக்கப்படக் கூடாது என்பதற்காக. ஆனால் சட்டத்தின் அனுகூலம் போய் சேர்வதோ தனியார் பஸ் முதலாளிகளுக்கு, ஆக எவ்வளவு நயம்பட உரைக்கிற தேர்ச்சி இந்த அரசுக்கு இருக்கிறது என்பது புரிகிறது. சொல்வது பொது மக்களுக்காக என்று, ஆனால் அனுகூலத்தைத் தனியார் பஸ் முதலாளிகளுக்கு கொடுக்கிறீர்கள். இன்னொன்றையும் சொல்லியிருக்கிறார்கள். தனிப்பட்டவர்கள் பஸ் விடுவதை நிறுத்திவிட்டால் அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பேருந்துகளை விடலாம் அல்லவா? அதற்கு ரொம்ப கஷ்டப்பட்டு ஒரு காரணத்தைக் கண்டுபிடித்திருக்கிறார்கள். என்ன காரணம் சொல்கிறார்கள் என்றால் 'குறுகியகால அவகாசத்தில் பல பேருந்துகளை அதாவது அதிக எண்ணிக்கையில் பேருந்துகளை விட முடியாது என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள்.

ஆக, அமைச்சர் அவர்கள் ஒரு விஷயத்தை ஒத்துக்கொள்கிறார்கள். இந்தத் தீர்ப்பின் எதிரொலியாக, தனியார் பஸ் முதலாளிகள் எதிர் நடவடிக்கைகளில் ஈடுபட்டு பேருந்துகளை ஓட்டாமல் விட்டுவிட்டால் அரசு போக்குவரத்துக் கழக பேருந்துகளை விடலாம் என்பதை கொள்கை ரீதியாக மாண்பு

1987 நவம்பர் 13]

[திரு. கே. சுப்பராயன்]

மிகு அமைச்சர் அவர்களே ஒப்புக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அப்படி விடலாம் என்றாலும் தங்கள் நோக்கத்திற்கு இடையூறாக இருப்பது இந்த கால அவகாசம்தான். ஒரு இடைக்கால ஏற்பாடாக இதனைக் கொண்டு வந்திருக்கிற நீங்கள், எந்த கால அவகாசத்திற்குள் தனியார் பஸ் விடுவதை நிறுத்தினால் அரசு பஸ்ஸை விட முடியும் என்பதையும் இங்கே சொல்ல வேண்டும். சுப்ரீம் கோர்ட் தீர்ப்பால் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிற பஸ் ஆப்பரேட்டர்களைப் பாதுகாக்க அரசு தன்னுடைய அதிகாரத்தை இங்கே பயன்படுத்துகிறது. இதன்மூலம் பயன் பெறுவது பஸ் ஆப்பரேட்டர்கள்தான். இங்கே ஒரு விஷயத்தை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்கு தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். தனியார் பஸ் கம்பெனிகளில் பணியாற்றுகின்ற தொழிலாளர்கள் பொதுமக்கள் அல்லவா? நான் பலமுறை இதுபற்றி சொல்லி விட்டேன். இங்கே எதிர்க்கட்சியில் இருக்கின்ற பலரும் பல முறை சொல்லிவிட்டார்கள். தனியார் பஸ் கம்பெனிகளில் நீங்கள் போட்டிருக்கிற சட்ட உரிமைகளைக் கூட தொழிலாளர்களுக்காக அமுல்படுத்துவதில்லை. தனியார் பஸ் முதலாளிகள் தொழிலாளர்களை நவீன கொத்தடிமைகளைப் போல நடத்துகிறார்கள். அதைத் தவிர்க்க மோழீடார் சட்டத்திலே ஒரு சட்டத் திருத்தம் கொண்டு வர வேண்டும். தனியார் பஸ் முதலாளிகள் பஸ் பெர்மிட்டைப் புதுப்பிக்கிறபோது, வழங்கும்போது எவ்வளவு தொழிலாளர்கள் பணியாற்றுகிறார்கள் என்று வரையறுத்து வைத்திருக்கிறார்களா? அவ்வளவு தொழிலாளர்களுக்கும் உரிய மஸ்டர் ரோல்-ஐ பராமரிக்கிறார்களா? என்றுகேட்டு அதை உறுதி செய்த பிறகே புதுப்பிக்க வேண்டும். இப்போது எந்தத் தொழிலாளர்கள் தனியார் பஸ் முதலாளிகளால் பாதிக்கப்பட்டு அவதிப்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்களோ அவர்களுக்காக வேண்டி ஒரு சட்டத் திருத்தத்தைக் கொண்டு வருவது பற்றி மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கனிவோடு பரிசீலிப்பார்களா? கொண்டு வருவார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன். தனியார் பஸ் முதலாளிகளுக்காக கொண்டுவரவில்லை. பொதுமக்களின் நலனுக்காகத்தான் இச் சட்ட முன்வடிவை கொண்டு வந்திருக்கிறோம் என்று சொல்லியிருப்பதால் தான் நான் இதனை கூறுகிறேன்.

(பிற்பகல் 1-40)

அதுபோல தனியார் பஸ் முதலாளிகள் சுலபமாக நேம் சேஞ்ச் பண்ணிக்கொள்கிறார்கள். அவ்வாறு செய்யும்போது ஆர்.டி.ஓ. ஆபீசில் அதை ஒத்துக்கொள்கிறார்கள். ஆனால் அந்தமாதிரி பஸ் சர்வீஸ்களில் 10 ஆண்டுகளுக்கு மேல் பணிபுரிந்த தொழிலாளர்களுக்கு 'பிரேக் ஆப் சர்வீஸ்' ஏற்பட்டு, அவர்கள் நீண்ட காலமாகப் பணிபுரிந்து பெற்ற சட்ட அனுசூலங்களை எல்லாம் இழக்கிற அபாயம் தமிழ்நாட்டில் நீடித்துக் கொண்டேயிருக்கிறது. நேம் ட்ரான்ஸ்ஃபர் பண்ணப்படுகிற போது அந்தத் தொழிலாளருடைய நோ அப்ஜெக்ஷன் இருந்தால்தான் ட்ரான்ஸ்ஃபர் பண்ண முடியும் என்ற முறையில் அமைச்சரவர்கள் சட்டத் திருத்தம் கொண்டுவருவார்களா? என்று கேட்க விரும்புகிறேன்.

[திரு. கே. சுப்பராயன்]

[1987 நவம்பர் 13]

இறுதியாக ஒரு விஷயம். பொதுவாக நாடு முழுவதும் பொதுத் துறையை எதிர்த்து இடைவிடாது, தொடர்ச்சியான தாக்குதலைப் பலதரப் பட்டவர்கள் தொடுத்து வந்திருக்கிறார்கள். மக்கள் முன்னால் பொதுத் துறை தனியார் துறையைக் காட்டிலும் கீழானது; நிர்வாகத் துறையும் பொருளாதாரத் துறையிலும் எடுபடாத ஒன்று என்று காட்டி, பொதுத் துறையை நிர்வகிக்கின்ற அதிகாரிகளையே கைக்குள்ளே போட்டுக் கொண்டு அந்தப் பொதுத் துறையை கறையான் மரக்கட்டையை அரிப்பது போல பொதுத்துறையை அரிக்கின்ற கறையான் களாகப் பல அதிகாரிகள் இருந்துகொண்டு, பொதுத் துறையை அவமானப்படுத்தி, செல்லுபடியாகாததாகக் காட்டுவதற்கு மிகப் பெரும் முயற்சிகளை மேற்கொள்கிறார்கள். அந்த முயற்சியிலே, அந்த எரிக்கிற முயற்சியிலே, போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களும் தனது பங்காக நான்கு சருகுகளைப் போட்டு எரிய வைக்கிறார்கள். இந்த முறை சரியல்ல. இந்த முறைக்கு நீங்கள் அங்கம் வகிக்கிற கட்சிக்கும் சரி, தேசிய உடமைக் கோரிக்கைக்கும் சரி, பொருத்தம் அல்ல. ஆகவே, பொதுத்துறையை ஊக்குவிக்க வேண்டும்.

ஆனால் பொதுத்துறையை ஊக்குவிக்கின்ற ஒரு வெப்பனாக சுப்ரீம் கோர்ட் தீர்ப்பு கிடைத்தவுடன், அந்த வெப்பனால் பஸ் முதலாளிகள் பாதித்துவிடாதபடி ஒரு சட்ட முன்வடிவைக் கொண்டுவந்திருக்கிறீர்கள். ஆகவே, உங்கள் கருணைப் பார்வை யார் பக்கம்? தனியார் பஸ் முதலாளிகளிடமா அல்லது பொதுமக்களிடமா? ஏன் பொதுமக்கள் பாதிக்கப்படுகிறார்கள் என்று திரும்பத் திரும்பச் சொல்கிறீர்கள்? இது உண்மை அல்ல. எனவே, தேசிய சொத்தான பொதுத் துறையைப் பலவீனப்படுத்த இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை நிச்சயம் காரியம் ஆற்றக்கூடாது என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கட்டம் கட்டமாக தேசிய உடமையாக்குவோம் என்று நீங்கள் சொல்லிவிட்டு, கட்டம் கட்டமாக பொதுத் துறையை கொல்லுகிறீர்களே, இது என்ன நியாயம்? கட்டம் கட்டமாக தேசிய உடமையாக்குவதற்குப் பதிலாக, ஸ்டேஜைப் ஸ்டேஜாக நாட்டுடைமை ஆக்குவதற்குரிய திட்டங்களைத் தீட்டுவதற்குப் பதிலாக, கத்தியைத் தீட்டி பொதுத் துறையின் கழுத்தை அறுக்கிறீர்களே. இது நியாயம் அல்ல. இந்த முறையை நீங்கள் தயவுசெய்து கைவிடுங்கள். இந்த முறை பொதுமக்களையும் தேசியக் கொள்கையையும் பாதிக்கும். இந்தப் பாதிப்பை தயவுசெய்து உங்கள் காலத்தில் அரங்கேற்றாமல் தடுக்க முயற்சி செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நீங்கள் பல்வேறு விளக்கங்களை எல்லாம் சொல்லக்கூடும். அதற்குப் பின்னாலே எங்களுக்கு விளக்கம் சொல்ல அல்லது பதில் சொல்ல வாய்ப்பு இல்லை. இந்த சட்ட முன்வடிவை நிறைவேற்றுகிற அதேநேரத்தில் நீங்கள் மேலும் தனியார்

1987 நவம்பர் 13]

[திரு. கே. சுப்பராயன்]

துறையை வளர்க்கத் தயாராகாதீர்கள். நீங்கள் செய்வதை நியாயப்படுத்துவதற்கு ஆதாரம் தேடுகிறீர்கள். இதை மேலும் வேகப்படுத்துவதற்கு ஏதாவது ஆதாரம் இருந்தால் சொல்லுங்கள். அதுதான் சரியானது. அது அல்லாமல் நாட்டுடைமையை விட்டுவிட்டு தனியார் துறைக்கு விட என்ன காரணம் என்று நீங்கள் சொன்னால் நாட்டுடைமை என்கிற உங்கள் நோக்கத்தில் மாசு படிந்துவிடும். எப்போது, யார் அதை உங்களுக்கு தயாரித்துக் கொடுத்திருந்தாலும் தேசியமயமாக்கும் கொள்கைக்கு எதிர்வாதத்தை வைக்க வேண்டாம் என்று சொல்லி, நாட்டுடைமையாக்கும் வேகத்திலே சீரானமுறையில் சென்றாலும் பரவாயில்லை, தடம் புரளாமல் செல்லுங்கள் என்று கூறி, முடித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. எ. எஸ். ஏ. ஆறுமுகம் : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களால் 1987 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு இயக்கூர்திகள் (தனி வகை முறைகள்) சட்ட முன்வடிவு இந்த சபை முன்னால் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிறது. இதிலே சொல்லுகின்ற காரணம், மதுரைக்கும் குழளிக்கும் பேருந்து விடுவதிலே அரசுக்கும் தனியார் போக்குவரத்து நிறுவனத்திற்கும் வழக்கு நடந்து, உச்சநீதிமன்றத்தில் தீர்ப்பு நமது அரசுக்கு சார்பாக, அனுகூலமாக வந்திருப்பதாகச் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. அப்படி அரசுக்கு அனுகூலமாக வந்தத் தீர்ப்பை இந்த அரசு மேலிட்டு நடவடிக்கை மூலமாக இதை விரிவுபடுத்த, அதாவது நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தை விரிவுபடுத்த முயற்சி எடுக்காமல் உச்சநீதிமன்றம் வழங்கிய இந்தத் தீர்ப்பினாலே தனியார் நிர்வாகம் பாதிக்கும் என்றும் அவர்கள் பாதிக்கப்படுகிற காரணத்தால் பொது மக்களுக்கு இடைப்பட்ட இடங்களில் பேருந்து கிடைக்காது என்ற காரணத்தாலும் நீங்கள் சட்டத் திருத்தம் கொண்டுவந்திருப்பதாகச் சொல்கிறீர்கள்.

உச்ச நீதிமன்றத்தில் வழக்கு போட்டது யார்? அரசா அல்லது தனியார் பேருந்து நிறுவனமா என்பது இதிலே தெளிவாக இல்லாவிட்டாலும், யார் வழக்கு போட்டாலும் சரி பரவாயில்லை. அரசினுடைய கொள்கைக்கு ஏற்ப இந்தத் தீர்ப்பு வந்திருக்கிறது. இந்தத் தீர்ப்பை அமல் படுத்த வேண்டிய நீங்கள் நாட்டுடைமையாக்கப்போகிறோம் என்று சொல்கின்ற நீங்கள் ஏன் உடனே இதைப் பார்த்துப் படிப்பதே வேண்டும். நீங்கள் தான் 13 போக்குவரத்துக் கழகங்களை வைத்திருக்கிறீர்களே, ஆயிரக்கணக்கான பேருந்துகள் சென்றுகொண்டு இருக்கின்றனவே, குறுகிய கால அவகாசத்திலே, குறுகிய கால அறிவிப்பிலே டீஸ்களை விட முடியாது என்று சொல்கிறீர்கள். பரவாயில்லை. ஆனால்

[திரு. எ. எஸ். ஏ. ஆறுமுகம்] [1987 நவம்பர் 13]

தனியார்கள் 5, 5 பேருந்துகள்தான் வைத்துக்கொள்ளவேண்டும் என்று சட்டம் வைத்திருக்கிறீர்கள். ஆனால், 40 பேருந்து, 50 பேருந்து என்று ஒரே இடத்திலேயே ஒரே காம்பவுண்டுக்குள்ளேயே வைத்துக்கொள்வதற்கு அனுமதி இருக்கிறது. அதற்கு சட்டங்கள் எப்படி இடம் தருகின்றன என்பது தெரியவில்லை. இப்படி எல்லாம் கொடுத்திருக்கிற நீங்கள், உங்களால் பேருந்துகளை விட முடியாவிட்டால், குறுகிய கால அறிவிப்பிலே அவர்களிடத்திலே சொல்லி இரண்டு, மூன்று நாட்களுக்கு பேருந்துகளை விடுங்கள் என்று சொல்லலாம் அல்லவா? ஒரு குறுகிய கால அறிவிப்பிலே அவ்வாறு செய்யலாம் அல்லவா? அதை விடுத்து பேருந்துகளை விடவே முடியாது என்பது மாதிரி சொல்லி, அவ்வாறு பேருந்தை விட முடியாத காரணத்தால் அவர்களுக்கு நாங்கள் சலுகை கொடுக்கிறோம், அனுமதி கொடுக்கிறோம் என்று சொன்னால் அதை எங்களால் ஏற்றுக்கொள்ள முடியவில்லை. ஒன்று, எங்களால் நாட்டுடைமையாக்க முடியாது. அதைச் செயல்படுத்த முடியாது என்று சொல்லி அனைத்து தடங்களிலும் தனியார்கள் பேருந்துகளை விடுவதற்கு வாய்ப்பு கொடுங்கள். அப்படி நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கையைச் செயல்படுத்த முடியவில்லை என்று ஏற்றுக் கொள்ளுங்கள். அதை விடுத்து உச்சநீதிமன்றம் அரசுக்குச் சார்பாக தீர்ப்பு வழங்கி இருக்கும்போது அதைப் பயன்படுத்துவதற்கு நீங்கள் ஏன் தயங்குகிறீர்கள் என்பதுதான் எங்கள் கேள்வி.

ஒன்றை நீங்கள் சொல்லியிருக்கிறீர்கள். குமுளி, மதுரை போன்ற வழித்தடங்களிலும், பல வழித் தடங்களிலும் உள்ள நிலைமைகளைப் பற்றிச் சொல்லும்போது ஒரு இடத்திலிருந்து மறு முனை வரையில் நாம் பேருந்தை விட வேண்டும்; இடைப்பட்ட இடங்களைப் பொறுத்தவரையில் அவற்றைத் தனியாருக்குக் கொடுப்பதில் தவறில்லை என்று சொல்லியிருக்கிறீர்கள். இந்தக் கொள்கை எந்த அளவுக்கு நியாயம் என்று எனக்குத் தெரியவில்லை. பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்குவதற்கான திட்டத்தை நீங்கள் வைத்திருக்கிறீர்கள். அப்படி இருக்கும்போது உங்களுக்குத் தெரியாதா? பேருந்துகளை வைத்து நடத்துகிற முதலாளி எத்தனை பேருந்துகள் வைத்து நடத்தி வருகிறார் என்று உங்களுக்குத் தெரியாதா? எத்தனை பெயரிலே எத்தனை பேருந்துகளை வைத்திருக்கிறார் என்பது உங்களுக்குத் தெரியாதா? 5 பேருந்துகளுக்கு மேல் அவர்களிடத்திலே இருந்தால் அவற்றை எடுத்துக் கொள்ள வேண்டியதுதானே? உங்களுக்குத் தெரியும். எந்தப் பேருந்தை நடத்துகிறவர் எத்தனை பேருந்துகள் வைத்திருக்கிறார் என்ற கணக்கு இருக்கிறது. அதை வைத்து 5 பேருந்துகளுக்கு மேல் கூடாது என்று சொல்லி மீதி பேருந்துகளை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டியதுதானே? எடுத்து இந்த வழித்தடங்களிலே விட வேண்டியதுதானே. ஒன்று நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தை முனைப்பாகச் செயல்படுத்த வேண்டும். முடியாவிட்டால் தனியார் பேருந்துகளை விடுவதற்கு வழி விடுங்கள் என்று சொல்லி வாய்ப்புக்கு நன்றி கூறி, விடைபெறுகிறேன், நன்றி, வணக்கம்.

1987 நவம்பர் 13]

திரு. மா. சுந்தரதாஸ் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நான் சார்ந்திருக்கிற காங்கிரஸ் கட்சியின் சார்பாக சட்ட முன்வடிவு 42/87-லே ஒரேசில கருத்துக்களைச் சொல்ல முன்வந்திருக்கிறேன். பாலிசி நோட்டீஸுலே தெரிவாகச் சொல்லப்பட்டு இருக்கிறது. நேஷனலைஸ் பண்ணுவதுதான் அரசினுடைய கொள்கை என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. அப்படி இருக்கும்போது அதற்கிணங்கத்தானே உச்சநீதிமன்றத்தினுடைய தீர்ப்பும் வந்திருக்கிறது. எனவே, இந்தச் சட்ட முன்வடிவு தேவையா? இதுதான் காங்கிரஸ் கட்சியினுடைய கருத்து. தேசிய மயமாக்குவதுதான் எங்களுடைய கொள்கை என்பதை வரவேற்கிறோம். அரசினுடைய கொள்கை பற்றி பாலிசி நோட்டீஸுலே சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. அதே அளவில் உச்ச நீதிமன்றத்தினுடைய தீர்ப்பினையொட்டிநீங்கள் இந்த மசோதாவைக்கொண்டு வந்திருப்பது வரவேற்கக்கூடியதல்ல. அரசினுடைய கொள்கைக்கு எதிரானது இந்த மசோதா என்பதுதான் எங்களுடைய கருத்து.

(பிற்பகல் 1-50)

இதனுடைய ஆப்ஜக்ட்ஸ் அன்ட் ரீசன்ஸிலே ஸ்மால் ஆப்ப் ரேஷனை ஊக்குவிக்க வேண்டுமென்றும், 13 கார்ப்பரேஷன்களாலேயே வண்டிகளை விட முடியாது என்று சொல்வதும் சரியானதல்ல. நாங்கள் என்ன சொன்னாலும் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் எங்களைக் கன்வின்ஸ் பண்ணக்கூடிய வகையில் நன்றாகப் பதில் சொல்வார்கள் என்பது எனக்கு நன்றாகத் தெரியும். ஆனால் நான் என்ன சொல்ல வருகிறேன் என்பதைத் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். ஏதோ அரசாங்கம் பேருந்துகளை நேஷனலைஸ் செய்திருக்கின்ற காரணத்தால் மக்கள் எல்லாம் வசதியாக இருக்கிறார்கள்; அதைப்போல தொழிலாளர்களையும் ஓரளவுக்கு நன்றாகப்பார்க்கிறார்கள்; தனியார்கள் தான் கொத்தடிமைகளாகப்பார்க்கிறார்கள். 5 ரூபாய், 10 ரூபாய் தான் அவர்கள் சுண்டக்டர்களுக்குச் சம்பளம் கொடுக்கிறார்கள் என்றெல்லாம் சொன்னாலும் கூட தற்போது கொஞ்சம், கொஞ்சமாக அரசு கழகங்களும் சரியான முறையில் இல்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். எம்.டி.க்கள் எல்லாம் தற்போது முதலாளிகளாகவே மாறிக்கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதைப் பொறுத்த வரையில் நேசமணி போக்குவரத்துக் கழகத்தின் மூலம் எங்களால் தெரிந்துகொள்ள முடிகிறது. நான் ட்ரேட் யூனியன் தலைவராக இருந்தேன். அப்போது அங்கே பல கோரிக்கைகளைச் சொல்லியும் அவற்றைக் கேட்க அவர்கள் தயாராக இல்லை. என்னவென்று சொன்னால் இந்த அரசினுடைய 11 கழகங்களிலே பதிவு சம்பளம் கொடுக்கப்படுகிறது. 25 ஆண்டுகளாக வேலை செய்கிற ஊழியர்களுக்கு நேசமணி கார்ப்பரேஷனிலே புரொமோஷன் கிடைக்காது. ஆனால் கட்டபொம்மன் டிரான்ஸ் போர்ட்டிலே 10, 15 ஆண்டுகள் பணி புரிந்தாலே புரொமோஷன்

[திரு. மா. சுந்தரதாஸ்]

[1987 நவம்பர் 13]

கிடைக்கிறது. இதன் நியாயத்திற்கு இணங்க எல்லா கார்ப்பொரேஷனிலேயும், இந்த அளவு 10 ஆண்டு 12 ஆண்டு காலம் ஊழியம் செய்கிற ஊழியர்களுக்கு புரொமோஷன் கொடுக்கிற வகையிலே கூட இப்போது ஒரு சட்டத்தை கொண்டு வந்திருக்கலாம். ஆனால் தனிப்பட்ட முறையிலே நேசமணி கார்ப்பொரேஷனிலே 25 ஆண்டு காலம் வரை ஊழியம் புரிந்தால் அவனுக்கு புரொமோஷன் இல்லை. அவன் சாகும் வரை கண்டக்டராகவே சாக வேண்டும், டிரைவராகவே சாகவேண்டும்.

ஆனால் நம்முடைய திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே, பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே 10, 12 ஆண்டுகள் ஊழியம் புரிந்தாலும் புரொமோஷன் கிடைக்கிறது. அதை அமைச்சருடைய கவனத்திற்கு கொண்டு வர விரும்புகிறேன். நிச்சயமாக இது சம்பந்தமாக நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

எங்கள் மாவட்டத்தைப் பொறுத்த வரையிலே ஏன் தனியாருக்கு வக்காலத்துவாங்குகிற முறையிலே இந்த கழகம் நடந்து கொண்டிருக்கிறது. எங்களுடைய மாவட்டத்திலே பூனம்பொழி டிரான்ஸ்போர்ட் கார்ப்பொரேஷன் என்று தனியாருக்குச் சொந்தமான போக்குவரத்து இருந்தது. ஆனால் இப்போது அதை தனியார்களே ஓட்டுவது இல்லை. எல்லாமே அரசு நடத்துகிறது. ஆனாலும் கூட லாபத்தைக் காட்ட முடியவில்லை.

அடுத்து மக்களுக்கு தேவைப்படுகிற சில பிரச்சினைகளை வளர்ச்சி மன்றக் கூட்டத்திலோ அல்லது டிரான்ஸ்போர்ட் கமிட்டியிலோ, எம்.பி., எம்.எல்.ஏக்கள் தீர்மானத்திலே எழுதி கொடுத்தாலும் கூட செய்வது இல்லை. அமைச்சரிடத்திலே கூட நேரிடையாகவே எழுதி கொடுத்திருந்தேன். கலெக்டர் கூட நேரிடையாக வந்து பார்த்து, தேவை என்று சொன்னாலும், தலைநகரத்திலேயிருந்து தாலுக் ஹெட் குவார்ட்டர்ஸுக்கு பஸ் ஆப்பரேட் பண்ணவேண்டும் என்று சொல்லியும் அந்த அதிகாரிகள் என்ன சொல்லுகிறார்கள் என்றால், தாலுக்கா ஹெட் குவார்ட்டர்ஸுக்கு எங்களால் ஆப்பரேட் பண்ண முடியாது. சந்தை எங்கே கூடுகிறதோ அந்த இடங்களில்தான் நாங்கள் ஆப்பரேட் பண்ண முடியும் என்று சொல்லுகிறார்கள். அந்த அளவுக்குத்தான் நாங்கள் எல்லாம் இருக்கிறோம். ஒரு பஸ் ஓடுவதற்காக கேபினெட் தீர்மானம் போட்டுக் கொடுக்க முடியுமா? மாவட்ட அளவிலே இருக்கிற அதிகாரிகளைத்தான் நாங்கள் கேட்க முடியும். அதைக்

1987 நவம்பர் 13]

[திரு. மா. சுந்தரதாஸ்]

கூட அமைச்சரிடம் சொன்னால் நன்றாகவா இருக்கும்? ஒரு மாதிலத்திலே 13 கழகங்களின் தலைமையை ஏற்று நடத்துகிற ஒரு அமைச்சரிடத்திலே சென்று, இங்கே ஒரு பஸ்ஸை ஒட்டுங்கள் என்று கேட்பது நன்றாகவா இருக்கும்? டிரான்ஸ்போர்ட் கமிட்டியிலோ அல்லது மாவட்ட வளர்ச்சி மன்றத்திலோ எம்.பி., எம்.எல்.ஏ.-க்கள் தீர்மானமாக ஒன்றைக்கொண்டு வந்தால் அதைக் கேட்க வேண்டும். கேட்பதில்லை. பதிலாக மக்களிடத்திலே ஒரு மோசமான நிலைமையை உருவாக்க வேண்டும் என்று நினைக்கிறார்கள். என்னவென்றால், அரசு கழகங்கள் சரியாக இயங்கவில்லை, அதைத் தனியாருக்கே கொடுத்து விட வேண்டும் என்று மக்களே ஒரு போராட்டத்தை உருவாக்குகிற நிலைமையிலே இந்த கழகங்கள் இயங்கிக் கொண்டிருக்கின்றன. நான் சொல்வது எல்லாம் பில்லுக்கு சம்பந்தம் இல்லை என்றாலும் கூட, அமைச்சர் நடவடிக்கை எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும் என்பதற்காக அமைச்சரின் சுவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன். மேலும் வளர்ச்சி மன்றக் கூட்டத்திலோ டிரான்ஸ்போர்ட் கமிட்டியிலோ கொண்டு வரப்படும் தீர்மானங்களுக்கு நிச்சயமாக மரியாதை கொடுக்க வேண்டும் என்று அமைச்சர் அவர்கள் ஆணை இருவாரா? என்று கேட்க விரும்புகிறேன். ஆணையிடுவார் என்றும் நம்புகிறேன்.

மேலும் இந்த சட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் இந்த அளவுக்குக் கொண்டு வரத் தேவையில்லை. அரசு கழகங்கள் 13 இருக்கின்றன. அதை 20 ஆக்க முடியும். இப்போது 25 பஸ்கள் வைத்திருக்கும் பிரைவேட் ஆப்பரேட்டர்ஸ் கூட, மகன், மகள் மேல் காட்டி, அந்தக் கணக்கிற்கு கொண்டு வந்து விட முடியும். 5 பஸ்கள் தான் வைத்திருப்பதாக கணக்கும் வைப்பார்கள். ஆகவே இது தேவையில்லாத ஒரு காரியம். கொத்தடிமை முறையை ஒழித்துக் கொண்டிருக்கும் இந்த நாட்டிலே, 5 பஸ்கள் என்று கொடுத்தாலும் கூட, நிச்சயமாக அந்த ஆப்பரேட்டர்கள் கண்டக்டர்களுக்குச்சம்பளம் சரியாகத் தர மாட்டார்கள். அதற்கு நார்ம்ஸ் வேறு இல்லை. எந்த அளவுக்கு ஊதியம் கொடுக்க வேண்டும் என்று தெரியாது. இந்த 10 ரூ. சம்பளத்தையே இன்று வா, நாளை வா என்று சொல்லுகிற வகையில் ஊதியம் கொடுக்கிறார்கள். அரசாங்கத்தினுடைய ஆணைப்படி அவர்கள் சம்பளம் கொடுப்பதில்லை. நிச்சயமாக இந்த மாதிரி ஸ்தலப்ஸ் ஆப்பரேட்டர்களை ஊக்குவிக்கின்ற போதுகூட, பெரிய ஆப்பரேட்டர்கள் தான் பயன் அடைகிறார்கள். தேவையில்லாத காரணத்தால் உச்ச நீதி மன்றம் சொல்லுகிற ஆணைப்படி நேஷனலைசேஷன் பாலிசியை ஊக்குவிக்க வேண்டும். இந்த மசோதாவை வாபஸ் பெற வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

[1987 நவம்பர் 13]

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தச் சட்டத்தைப் பற்றிய பல்வேறு கருத்துக்களை இங்கே இருக்கிற மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஏறத்தாழ அவர்கள் சொல்லிய பல்வேறு கருத்துக்களிலேயே நான் சொல்ல வேண்டிய பதிலும் அமைந்திருக்கிறது என்பதை நான் முதலிலே தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். முதலில் தேசியமயக் கொள்கையைப் பற்றி உங்களுடைய தெளிவான எண்ணம் என்ன என்பதைப் பற்றி எல்லோருமே மொத்தமாகக் கேட்டிருக்கிறார்கள் என்று கருதுகிறேன். இந்த அரசைப் பொறுத்தவரையில் அந்தக் கொள்கையிலே எந்தவிதமான மாற்றத்தையும் ஒத்துக்கொள்ளவில்லை. தேசியமயம் செய்ய வேண்டும் என்பதுதான் இந்த அரசினுடைய கொள்கையாக இருந்து கொண்டிருக்கிறது என்பதையும், தொடர்ந்து அது இருக்கும் என்பதையும் இந்த நேரத்திலே நான் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

ஆனால் திரு. பொன் முத்தூராமலிங்கம் அவர்களும், மற்றும் இங்கே பேசிய அத்தனை பேர்களும், திரு. சுப்பராயன் முதற் கொண்டு எல்லோருமே, இந்த அரசு ஏதோ தேசியமயக் கொள்கையிலே பின் வாங்கிப் போய் விட்டது அல்லது ஏதோ தனியாருக்கு உதவி செய்ய வேண்டும் என்ற நோக்கத்தோடு மட்டுமே இந்த சட்டத்தைக் கொண்டு வந்திருக்கிறது என்ற கருத்தை அவர்களுக்கு இருக்கிற திறமையின் காரணமாக அழுத்தந்திருத்த மாகச் சொல்லி அதை இந்த நாட்டு மக்கள் நம்ப வேண்டும் என்ற இந்த அரசாங்கத்தின் மீது ஒரு குறையைச் சொல்லும் முயற்சியை அவர்கள் எடுத்திருக்கிறார்கள் என்றுதான் நான் கருதுகிறேன்.

ஆனால் உண்மையான நிலைமையை உங்களுக்கு எடுத்துச் சொல்ல வேண்டியது என்னுடைய கடமையென்று நான் கருதுகிறேன். திரு. சுந்தரதாஸ் அவர்கள் பேசுகிறபோது கூட அரசாங்கத்திற்குச் சாதகமாகத் தானே உச்ச நீதிமன்றத்தில் தீர்ப்பு வந்திருக்கிறது. அதைப் பயன்படுத்த வேண்டியது தானே என்று கருத்து தெரிவித்தார்கள். அதைப் பயன்படுத்தக் கூடாது என்பது அரசாங்கத்தினுடைய நோக்கமல்ல. ஆனால் அதற்குத் தகுந்த நேரம் இப்போது அல்ல என்பதுதான் அரசாங்கத்தின் எண்ணம் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். இப்போது வந்திருக்கிற இந்தத் தீர்ப்பின்படி அந்த ஒரு பேருந்து மட்டும் பாதிக்கப்படும் என்றால் இந்த அரசாங்கத்திற்கு அதைப்பற்றிக் கவலையில்லை. இதற்காகப் பணத்தை ஒதுக்கி அந்தப் பேருந்துக்குப் பதினாறு பேருந்தை அரசின் சார்பாகப் போடுவது என்பதில் சிரமம் கிடையாது. அதையொட்டி அதையே அடிப்படையாக வைத்து பல்லாயிரக்கணக்கான பேருந்துகள் இன்றைக்கு தனியார் துறையில் பாதிக்கப் படக்கூடிய நிலை இருக்கிறது. உடனே உங்களுக்கு என்ன

1987 நவம்பர் 13]

[திரு. சு. முத்துசாமி]

தோன்றுகிறது? தனியார் துறையைக் காப்பாற்ற வேண்டும் என்பதற்காக இந்த அரசாங்கம் இந்த நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறது என்று நீங்கள் நினைக்கிறீர்கள். ஆனால் உண்மை அது வல்ல. இன்றைக்கு ஆயிரக்கணக்கான பேருந்துகள் தனியார் கனிட்-த்திலிருந்து அரசாங்கம் எடுக்கவேண்டிய நிர்ப்பந்தமான நிலைமை உடனடியாக ஏற்படுமானால், படிப்படியாக ஏற்பட்டால் பிரச்சினை இல்லை — ஒரு குறிப்பிட்ட குறுகிய காலத்திற்குள் ஏற்படுகிறபோது அரசாங்கம் முழுமையாக இதற்கு பணத்தை ஒதுக்க முடியாது என்ற சூழ்நிலை ஏற்படும் என்பதை இங்கே யிருக்கிற மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் நிச்சயமாக ஏற்றுக்கொள்வார்கள் என்ற நம்பிக்கை எனக்கு இருக்கிறது. எனவே அதை முறைப்படுத்துவதற்கு, அதை ஒரு காலக்கட்டத்தில் படிப்படிப்படியாக எடுக்க வேண்டுமென்ற அந்த நோக்கத்தோடுதான், இந்தச் சட்டத்தை இங்கே கொண்டு வந்து, நாம் கொஞ்சம் முறைப்படுத்தி, அதைப் படிப்படியாக எடுத்துக்கொள்வதற்கு ஒரு ஆயுதமாகப் பயன்படுத்துகிறோமே தவிர நிரந்தரமாக விட்டுவிடுவதற்காக இல்லையென்பதை முதலில் ஒட்டுமொத்தமாகத் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

இன்னொன்று நீங்கள் சொல்லலாம், அரசாங்கம் முயற்சியெடுத்தால் செய்ய முடியாதா என்று சிலபேர் கேட்கலாம். ஆனால் ஒவ்வொரு பிரச்சினையையும் நீங்கள் தனித்தனியாகப் பேசுகிறபோது அந்தப் பிரச்சினைக்கு நீங்கள் முக்கியத்துவம் கொடுக்கிறீர்கள். குடிதண்ணீர் பிரச்சினையைப்பற்றி பேசுகிறபோது குடிதண்ணீர் பிரச்சினைக்கு முக்கியத்துவம்கொடுத்து அரசாங்கம் நினைத்தால் 50 கோடி ரூபாய் ஒதுக்கி உடனேசெய்யக் கூடாதா என்று கேட்கிறீர்கள். ரோடு வசதி, பால வசதி என்று கேட்கிறபோது அரசாங்கம் நினைத்தால் ஒரே ஆண்டில் செய்து விட முடியாதா என்று கேட்கிறீர்கள். பஸ்ஸை கேட்கிறபோது அரசாங்கம் நினைத்தால் கேட்கிற கோரிக்கைகள் எல்லாம் ஒரே ஆண்டில் முடித்து விட முடியாதா என்று இப்படி கேட்கிறீர்கள். இதையெல்லாம் மொத்தமாகக் கணக்குப்போடுகிறபோது தாங்க முடியாத அளவிற்கு அரசாங்கம் பணச்சுமையை ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டிய அவசியம் ஏற்படுகிறது என்பதை நீங்கள் எல்லோரும் நிச்சயமாக புரிந்திருப்பீர்கள் என்றே நான் கருதுகிறேன். எனவே இந்தச் சூழ்நிலையில்தான் படிப்படியாக இதைச் செய்வதற்கான நடவடிக்கைகளை நாங்கள் எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறோம். அந்தவகையில் இந்த அரசு என்ன செய்திருக்கிறது என்பதை நான் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. பொன் முத்துராமலிங்கம் அவர்கள் கொஞ்சம் வேகமாக இந்த அரசாங்கம் ஏதோ கறைபட்டு விட்டதைப் போலப் பேசினார்கள். அப்படிக்கறைபட்டு விட்டதாகக் கணக்கு எடுத்தால் 1972-லிருந்து கணக்கு எடுக்கவேண்டியிருக்கும். இந்த அரசாங்கம் வந்து இதைச் செய்யவில்லை. 1972-ல் செய்த போது இந்தச் சட்டம் உச்சநீதி மன்றத்தில் தடைசெய்து

[திரு.சு. முத்துசாமி]

[1937 நவம்பர் 13]

நிறுத்தப்பட்டு விட்டாலும் கூட, உச்சநீதிமன்றத்தில் ஒரு முடிவு உங்களுக்கு கிடைக்கவில்லையென்றாலும் கூட, வேறு மறைமுகமாக தேசியமயமாக்குவதற்குப் பல்வேறு வகைகள், வழிமுறைகள் இருந்தன. அன்றைக்கு ஏன் செய்யவில்லை? அன்றைக்குக் கறைபடிந்த விட்டது, அதனால் செய்யவில்லை என்று நான் சொன்னால் சரியாக இருக்குமா என்று நீங்களே முடிவு எடுத்துக்கொள்ளுங்கள். அன்றைக்குக் கூட நீங்கள் என்ன முடிவு எடுத்தீர்கள்? படிப்படியாகச் செய்ய வேண்டும். உங்களுக்கு மட்டும் பிரச்சினை இருக்கிறது, இந்த அரசுக்குப் பிரச்சினை இல்லையா? நீங்கள் செய்கிறபோது படிப்படியாகச் செய்யவேண்டும் என்று ஏன் முடிவு செய்தீர்கள்? இன்னும் அத்தியாவசிய முன்னணியில் செய்யவேண்டிய பல்வேறு பிரச்சினைகள் காத்துக் கொண்டிருந்தன. அதே நிலைதான் இந்த அரசாங்கத்திற்கும், இன்னொன்றையும் சொல்கிறேன். 1977 ஆம் ஆண்டு நாங்கள் பொறுப்பு ஏற்றுக் கொள்கிறபோது அரசாங்கத்தினுடைய பேருந்துகள் தேசியமயமாக்கப்பட்டது 52 சதம் தான். இன்றைக்கு 68.6 சதவீதமாக அது உயர்ந்திருக்கிறது. இந்த அரசாங்கம் நடவடிக்கையெடுக்கவில்லை என்று சொல்கிறீர்களா? நாங்கள் பின்பற்றுகிற வழிமுறைகள் வேறு, நீங்கள் பின்பற்றிய வழிமுறைகள் வேறு. நீங்கள் ஒருபக்கம் பேருந்துகளைக் கொடுத்துக் கொண்டே இருந்தீர்கள், இன்னொரு பக்கம் எடுத்துக்கொண்டே இருந்தீர்கள். அங்கே தான் டிஸ்கிரிமினேஷன் வருகிறது. தேவைப்பட்டவர்களுக்குக் கொடுத்தீர்கள்; தேவையில்லாதவர்களுக்கு எடுத்தீர்கள். இந்த அரசாங்கம் அப்படிச் செய்யவில்லை. புதியதாக எங்கெங்கே கொடுக்க வேண்டுமோ அங்கேயெல்லாம் இப்போது தனியார் களுக்குக் கொடுக்காமல், அரசின் சார்பாகப் பேருந்துகளை நாங்கள் விட்டுக்கொண்டு வருகிறோம். இந்தக் காரணத்தால் தான் 52 சதவீதம் என்பது 68.6 சதவீதமாக உயர்ந்திருக்கிறது. எனவே இந்தக் கொள்கையில் நாங்கள் விட்டுக் கொடுக்கவில்லை.

இன்னொன்று, ஒரு ஆண்டுக்கு 2,400 பேருந்துகளை போக்குவரத்துக் கழகங்கள் சார்பாக நாங்கள் வாங்குகிறோம். இதிலே ஏறத்தாழ 1,400 பேருந்துகள் புதிய வழித்தடங்களில்தான் ஓட்டப்படுகின்றன. மிச்சம் இருக்கிற ஆயிரம் பேருந்துகள் பழைய பேருந்துகளை மாற்றுவதற்கு நாங்கள் பயன்படுத்துகிறோம். இந்த 2,400 பேருந்துகளுக்கு மேலும் வாங்கக்கூடிய சக்தி போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு இருக்கிறது என்று நீங்கள் நம்புகிறீர்களா? தயவுசெய்து சொல்லுங்கள். என்னவே, இந்தச் சூழ்நிலையில்தான் உடனே செய்யமுடியாத சூழ்நிலையில் படிப்படியாகச் செய்யவேண்டுமென்று நாங்கள் நடவடிக்கைகள் எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறோம்.

மாண்புமிகு உறுப்பினர். திரு. ஹேமச்சந்திரன் அவர்கள் சொன்னார்கள். நான் ஒரு பேருந்தைக் கேட்டேன், விடவில்லை என்று. அவர்கள் அரசியலில் இருக்கிற காரணத்தால், அரசியல்

1987 நவம்பர் 13]

[திரு. சு.முத்துசாமி]

நோக்கமாக அவருக்குப் படுகிறதோ என்று எனக்குத் தோன்றுகிறது. உண்மை நோக்கம் அப்படியில்லை. எல்லா இடங்களிலிருந்தும் பேருந்துகளைக் கேட்டு எங்களுக்குக் கோரிக்கைகள் வருகின்றன. படிப்படியாகப் போய் அலசிப் பார்க்கிறார்கள். ஆய்வு செய்கிறார்கள். எங்கே பேருந்து முதலில் தேவையோ அங்கே முதலில் விடுகிறார்கள். அதற்கு அடுத்து படிப்படியாக ஒவ்வொரு பேருந்தாக விட்டுக்கொண்டு வருகிறார்கள். சில நேரங்களில் 1,400-ஐ தொட்டு விட்டால், இந்த ஆண்டில் விட முடியாது என்று விடுவதில்லை. (குறுக்கீடு). சொல்கிறேன்.

(பிற்பகல் 2-00)

எனக்குக் கூட பலவிதமான பதில்களைச் சொல்கிறார்கள். இதையெல்லாம் சொல்லிக்கொண்டிருந்தால் பொருத்தமாக இருக்காது. என்ன உண்மை நிலைமை என்பதைத் தெரிந்து சொல்லவேண்டும். எனவே இந்த நிலைமையில் அரசாங்கம் 1,400 பேருந்துகளை ஒரு ஆண்டுக்கு விடுகிறது. அடுத்த ஆண்டுக்கு மற்றவற்றை எடுத்துக்கொள்ளக்கூடிய வாய்ப்பிருக்கிறது. வேண்டுமானால், 5, 6 ஆண்டுகாலத்திற்கு புதிய பேருந்துகளை போக்குவரத்துக் கழகத்தினுடைய சார்பாக நீங்கள் விடவேண்டாம் என்று ஒரு முடிவைச் சொல்லுங்கள். இந்த 5 ஆயிரம் தனியார் பேருந்துகளை இன்றைக்கே நாங்கள் தேசியமயமாக்கிவிடுகிறோம். காரணம் எங்களுடைய கெப்பாசிடி 1 ஆண்டுக்கு 1400 பேருந்துகள். 1,400 பேருந்துகளை விட்டால்போதும் என்று நீங்கள் நினைக்கவில்லை. 5 ஆயிரம் பேருந்துகளை ஒரு ஆண்டுக்கு விடுகிற அளவிற்கு கோரிக்கை வருகிறது. பணம் இல்லாத காரணத்தால்தான், போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இதற்குமேலே பேருந்துகளை வாங்க முடியாத காரணத்தால்தான் மாண்புமிகு உறுப்பினர் ஹேமச் சந்திரன் அவர்களுடைய கோரிக்கை கொஞ்சம் தள்ளிப் போயிருக்கலாம். எனவே இப்படிப்பட்ட கோரிக்கைகளை யெல்லாம் உடனே நிறைவேற்ற வேண்டும். இது தேசியமயமாக்கப்படுவதைவிட, அத்தியாவசியமான சூழ்நிலை என்ற காரணத்தால்—தேசியமயமாக்கப்பட்ட அந்தப் பேருந்துகளை அரசாங்கத்திற்குச் சொந்தமாக்கிக் கொள்வதை விட, பொது மக்கள் எங்கெல்லாம் புதிதாகப் பேருந்துகளைக் கேட்கிறார்களோ, அங்கெல்லாம் பேருந்துகளை விடவேண்டும் என்பது தான் அந்த மக்களுக்கு நன்மையாக இருக்கும் என்ற காரணத்தால்தான் இதை முடித்துவிட்டு, அதற்கு வரலாம் என்று தள்ளி வைக்கிறாமே தவிர, வேறு எந்த உள்நோக்கமும் இந்த அரசாங்கத்திற்கு இல்லை என்பதை, அண்ணா சொல்லித் தந்த கொள்கையை இந்த அரசு நிச்சயமாக விட்டுவிடுவதற்கு தயாராக இல்லை என்பதை நான் உறுப்பினர் திரு. பொன்முத்துராமலிங்கம் அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

[திரு. சு. முத்துசாமி]

[1987 நவம்பர் 13]

இன்னொரு உதாரணத்தைச் சொன்னால், நிச்சயமாக அவர்கள் முழுமையாகப் புரிந்து கொள்வார்கள் என்று கருதுகிறேன். 1967-லேயிருந்து 1977 வரை, 2,085 பேருந்துகள் தனியாருக்குக் கொடுக்கப்பட்டு இருக்கின்றன. வழித்தடங்கள் கொடுக்கப்பட்டு இருக்கின்றன. அன்றைக்கு என்ன சொல்லப்பட்டது. தேசிய மயம் என்று சொன்னோம். ஒரு பக்கம் தேசியமயம் என்று சொல்லிக்கொண்டு, ஒருபக்கம் 2,085 பேருந்துகளை தனியாருக்குக் கொடுத்திருந்தால் எப்படி தேசியமயக் கொள்கை வெற்றி அடையும். ஒரு பக்கம் தொழிலிலே அவனை இழுத்துவிட்டு விட்டு, அதற்குப் பின்னாலே பழி வாங்குவதைப் போல நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதுதான் என்னுடைய தாழ்மையான கருத்து.

ஆனால் இன்றைக்கு 1977-லேயிருந்து 1987 வரை, 762 பேருந்துகளுக்கு மட்டும்தான் தனியார் துறையிலே நாங்கள் அனுமதி கொடுத்திருக்கிறோம். இதை ஏன் கொடுத்தீர்கள் என்று கூட சிலபேர்கள் கேட்கலாம். இதுவும் கூட நீதிமன்றத்திலேயிருந்து டைரக்சன் வந்ததன் காரணமாகக் கொடுக்க வேண்டிய அவசியம் வந்தது. எனவே தேசியமயக் கொள்கையிலே பிராக்டிகலாக நடவடிக்கை எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறது இந்த அரசு என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இன்றைக்கு ஏறத்தாழ 11,850 பேருந்துகள் அரசுக்குச் சொந்தமாக இருக்கின்றன. நாங்கள் பொறுப்பேற்றுக் கொள்கிறபோது 4,000 சில்லரை பேருந்துகள்தான் இருந்தன. இவ்வளவு பேருந்துகள் இந்த அரசினுடைய காலத்திலே விடப்பட்டிருக்கின்றன. எனவே அத்தியாவசியம் என்பது எங்கெல்லாம் பேருந்துகள் இல்லாமல் திண்டாடிக் கொண்டிருக்கிறார்களோ அவர்களுக்கு முதலிலே யாராவது ஒருவர் வண்டியைக் கொடுக்க வேண்டும். அந்த நடவடிக்கையிலேதான் அந்த உணர்வோடுதான் இந்தச் சட்டத்தைக் கொண்டு வர வேண்டிய அவசியம் ஏற்பட்டிருக்கிறது.

நான் ஏற்கனவே சொன்னதைப்போல, ஒரே ஒரு உரிமையாளர் மட்டும் அல்லது ஒரே ஒரு பேருந்தும்மட்டும் பாதிக்கப்படும் என்று இருந்தால், நிச்சயமாக இந்தச் சட்டத்திற்கு அவசியமே இல்லை. இதைத் தொடர்ந்து, படிப்படியாக ஒரு ஆண்டு அல்லது இரண்டாண்டுக் காலத்திற்குள்ளே பல ஆயிரம் பேருந்துகளை அரசாங்கம் ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டியதிருக்கும், நஷ்டயீடு கொடுக்க வேண்டியதிருக்கும் என்று ஒரு அவசியம் ஏற்பட்டிருக்கிற காரணத்தால்தான், இந்தச் சூழ்நிலை வந்திருக்கிற காரணத்தால்தான், தற்காலிகமாக இதை தள்ளிப் போடுவதற்கும், அதற்குள்ளாக மாண்புமிகு உறுப்பினர்களும், பொதுமக்களும் கேட்கின்ற கோரிக்கையை ஓரளவிற்கு நிறைவேற்றிவிட்டு, அதற்குப் பின்னாலே நமக்கு இருக்கிற வசதியை வைத்துக்கொண்டு, படிப்படியாக மற்ற பேருந்துகளை தேசிய

1987 நவம்பர் 13]

[திரு. சு. முத்துசாமி]

மயமாக்கலாம் என்ற அந்த முடிவை இந்த அரசாங்கம் எடுத்திருக்கிறது என்பதை நான் இங்கே தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

பேருந்துகளுக்குச் செலவழிப்பது மட்டுமல்ல, பல்வேறு பிரச்சினைகள் இந்த நாட்டை எதிர்நோக்கியிருப்பதை நீங்கள் கண்கூடாகக் கண்டு கொண்டிருக்கிறீர்கள். அரசாங்கத்திலே இதற்கு நிதியில்லை என்பது தெரிந்தும் நீங்கள் பேசிக்கொண்டிருக்கிறீர்கள். எனவே அப்படியிருக்கிறபோது, இதற்குப் பணத்தை ஒதுக்குவது சாத்தியம்தானா என்பதைத் தயவு செய்து நீங்கள் யோசித்துப் பார்க்கவேண்டும் என்று நான்கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து நம்முடைய உறுப்பினர் திரு. சுப்பராயன் அவர்கள் மிகக் கடுமையாக இங்கே பேசினார்கள். அதைப்போல உறுப்பினர் திரு.பொன் முத்துராமலிங்கம் அவர்களும் இந்த அரசாங்கம் இந்தக் கொள்கையைவிட்டு விட்டு எங்கேயோ நழுவிச் சென்று கொண்டிருக்கிறது என்பதை அவர்களுக்கு இருக்கின்ற நாவன்மை காரணமாக, பொதுமக்களுக்கு இதைச் சொல்ல வேண்டும் என்று கருதிச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். எனக்கு ஒரு சந்தேகம், 1977-ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்டு மாதம் 20-ஆம் தேதி இதே மன்றத்தில் ஒரு விவாதம் நடந்தது. அப்போது உங்களுடைய கட்சியினுடைய தலைவர் திரு. கருணாநிதி அவர்கள் இங்கே இருந்தார்கள். அந்த விவாதத்திலே திரு. அம்பிகாபதி அவர்களுக்கும், இவர்களுக்கும் ஒரு கடுமையான மோதல் ஏற்பட்டது. அந்த நேரத்தில் திரு. அம்பிகாபதி அவர்கள் சொன்னார்கள், உறுப்பினர் திரு. சுப்பராயன் அவர்கள் இருக்கிற அதே இடத்திலிருந்து, அதே கட்சியிலிருந்து அம்பிகாபதி அவர்கள் பேசினார்கள். இந்த தேசியமயக் கொள்கையிலே ஒரு மாற்றம் தேவைதான் என்று அவர்கள் இங்கே பேசினார்கள். மதுராந்தகம் திரு. ஆறுமுகம் அவர்கள் பேசினார்கள். அதுமட்டுமல்ல, அங்கே திரு. கல்யாணசுந்தரம் அவர்களும் தி.மு.க.வைச் சேர்ந்த நாடாளுமன்ற உறுப்பினராக இருந்த திரு. ஆசைத் தம்பி அவர்கள், கமலநாதன் அவர்கள் கையெழுத்திட்டு இதை மறுபிரசுரணை செய்ய வேண்டும் என்று மனுவே கொடுக்கப்பட்டது. அதைப்பற்றித்தான் விவாதமே வந்தது. அந்த விவாதத்திலே முடிவாக மனு கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது, அது தேதி மட்டும் தெரியவில்லை என்று முடித்து வைக்கப்பட்டது. எனவே, அன்றைக்கு அந்தக் கொள்கை எங்கே போனது என்று எனக்குத் தெரியவில்லை. ஏன் அப்படி கொடுக்க வேண்டும். இன்றைக்கு அரசாங்கத்தின் மூலமாக அனைந்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்ற கழக அரசாங்கம் இப்படி ஒரு முடிவு எடுக்கிறது என்று சொன்னால் இன்றைக்கு எங்களிடத்திலே போதிய பணவசதி இல்லை, வேறு அத்தியாவசியப் பணிகளுக்குச் செலவழிக்க வேண்டிய அவசியம் இருக்கிறது, எனவே அந்தக் கொள்கையை கொஞ்சம் தள்ளி வைத்து அதற்குப் பிறகு

[திரு. சு. முத்துசாமி]

[1987 நவம்பர் 13]

செய்கிறோம் என்று சொல்கிறோம். ஆனால் எதிர்க்கட்சியாக இருக்கின்ற ஒரு கட்சி இதை மறுபரிசீலனை செய்ய வேண்டும் என்று அவர்கள் கொண்டு வந்த அந்தக் கொள்கைக்கு மாறாகையெழுத்து இட்டுக் கொடுக்கிறார்கள் என்று சொன்னால் அன்றைக்கு என்ன ஏற்பட்டது என்பதைப் பற்றி நாங்கள் சிந்திக்க வேண்டிய அவசியம் ஏற்படுகிறது. அது போன விஷயம். இருந்தாலும் பரவாயில்லை.

அது மட்டும் அல்ல, திரு. ஹேமச்சந்திரன் அவர்கள் இங்கே பேசினார்கள். திரு. உமாநாத் அவர்கள் அதற்கு இங்கே பதில் சொல்லியிருக்கிறார்கள். திரு. ஹேமச்சந்திரன் அவர்கள் இன்றைக்குப் பேசுவார் என்று எதிர்பார்த்து திரு. உமாநாத் அவர்கள் அன்றைக்குப் பேசினார்களோ என்னமோ எனக்குத் தெரியாது. 1983-ஆம் ஆண்டு 16 ஆம் தேதி உமாநாத் அவர்கள் இங்கே பேசியிருக்கிறார்கள். விவாதம் நடந்தது. பேசினார்கள். பேசுகிறபோது அவர் சொன்னார், நாங்கள் மேற்குவங்கத்திலே இந்த கொள்கையை அறிவித்து இருக்கிறோம் நாங்கள் வந்த உடனேயே தேசியமயம் செய்வோம் என்றார்கள். எடுக்கவும் இல்லை. செய்யவும் இல்லை. அதற்குக் காரணம் பல்வேறு பிரச்சினைகள் எங்களை எதிர் நோக்கி இருக்கிறது, எனவே அதைச் செய்து கொண்டு இருக்கிறோம் என்று சொன்னார்கள். அதே காரணம் தமிழகத்திற்கும் பொருந்தும் என்பதை நிச்சயமாக திரு. ஹேமச்சந்திரன் அவர்கள் ஏற்றுக் கொள்வார்கள் என்று கருதுகிறேன். எனவே அவர் ஏற்றுக் கொண்டு அதற்குத் தலையை அசைத்து இருக்கிறார்கள். எனவே அந்த உணர்வோடு இதைச் செய்கிறோமே ஒழிய இந்தக் கொள்கையை நாங்கள் விட்டு விடவில்லை என்பதையும் நான் இங்கே தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

அடுத்து திரு. சுப்பராயன் அவர்கள் நார்மஸ் பற்றி எல்லாம் சொன்னார்கள். தனியார் துறையில் எத்தனை பேரை வைத்துக் கொள்ள வேண்டும்? எப்படி வேலை வாங்க வேண்டும்? சம்பளம் என்ன? இதை எல்லாம் நிர்ணயிக்க வேண்டும் என்று சொன்னார்கள். இந்த உரிமைகளை கவனிப்பதற்கு தனியாக ஒரு துறை இருக்கிறது. எனவே அந்தத் துறையின் மூலமாகத்தான் அவர்கள் நடவடிக்கை எடுக்கலாம். அதற்காகவே அந்தத் துறை இருக்கிறது. எனவே ஒவ்வொரு துறையும் அதனதன் வேலையைக் கவனித்தால் சரியாக இருக்கும் என்று நான் கருதுகிறேன். எனவே அந்தத் துறையினுடைய மானியம் வருகிறபோது அதிலே பேசி அதற்கான நடவடிக்கை எடுத்தாலே எனக்கும் கூட மகிழ்ச்சியாக இருக்கும். காரணம் எனக்கு இப்போது பல்வேறு பிரச்சினைகள் அதனால் ஏற

1987 நவம்பர் 13]

[திரு சு. முத்துசாமி]

படுகின்றன. எனவே அது தவிர்க்கப்படும். அடுத்த மானியக் கோரிக்கையில் அதைப் பற்றி அவர்கள் விரிவாக அந்தத் துறையிலே பேச வேண்டும் என்று நான் இந்த நேரத்தில் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

திரு. எ. எஸ். ஏ. ஆறுமுகம் அவர்கள் ஒன்றைச் சொன்னார்கள். உங்களுடைய கொள்கை என்ன? முடியும், முடியாது என்று சொல்லி விடுங்கள் என்று அவர்கள் கேட்டார்கள். ஒரு வேளை பக்கத்தில் உள்ள கர்நாடக மாநிலத்திலே முடியாது என்று அறிவித்து விட்டுதான், விட்டு விட்டார்களோ என்னவோ எனக்குப் புரியாது. இருந்தாலும் நான் இப்போது சொன்னதி விருந்து அவருக்கு பதில் கிடைத்து இருக்கும் என்று கருதுகிறேன். எனவே முடியாது என்பது அல்ல; முடியும். நீங்கள் கொடுக்கின்ற பல்வேறு பிரச்சினைகளை, கேரளிக்கைகளை நிறைவேற்றுவதற்காக இது கொஞ்சம் தள்ளி வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. இதை உடனடியாகச் செய்து விட்டால் நீங்கள் கொடுக்கின்ற கோரிக்கைகளை முடியாது என்று சொல்ல வேண்டிய அவசியம் ஏற்படும் என்பதை நீங்கள் தயவு செய்து புரிந்து கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். திரு. சுந்தரதாஸ் அவர்களுக்கு தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். சம்பத்திலே மத்திய அரசு என்ன கொள்கையை எடுத்துக் கொண்டு வருகிறது என்பதை அநேகமாக விட்டு விட்டு அவர்கள் பேசியிருக்கிறார்கள் என்று கருதுகிறேன்; உங்களுடைய கொள்கை இதற்கு சாதகமாக அல்ல; தனியாரிடத்திலே சிலவற்றைக் கொடுத்து விடுவது தான் நல்லது என்று கூட அவர்கள் கருதுகின்ற வகையிலே நடவடிக்கை எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதை நீங்கள் மறந்து விட வேண்டாம். அதைப் பற்றி அதிகம் விவாதம் இப்போது தேவையில்லை. ஆனால் ஒன்றை நீங்கள் மனதில் வைத்துக் கொள்ள வேண்டும். இப்போது தேசிய மயம் ஆக்கப்படுவதைப் பற்றி திரு. சுப்பராயன் அவர்கள் ஒரு கருத்தை லேசாகக் கோடிட்டார்கள். அப்படித்தான் அவர் எப்போதும் ரெக்கார்டு செய்து விடுவார். அவர் கோடிட்டுக் காட்டுகிறபோது திருப்பிக் கொடுப்பது போல என்ற ஒரு வார்த்தையைச் சொன்னார்கள். அரசு தன்னிடத்திலே இருக்கின்ற எந்தப் பேருந்தையும் தனியாருக்குத் திருப்பிக் கொடுக்காது. அரசு தன்னிடத்திலேதான் வைத்துக் கொண்டிருக்கிறது. இருக்கின்ற அந்தப் பேருந்துகள் நாம் நம்முடைய நிலையை சரி செய்து கொள்ளும் வரையில், நம்முடைய நிதி நிலைமையை சரியாக வைத்துக் கொள்ளுகின்ற அந்தச் சூழ்நிலை ஏற்படுகின்ற வரையில் அவர்களே அதைத் தொடர்ந்து நடத்த வேண்டும். அப்போது தான் மக்களுக்கு இடையூறு இருக்காது என்ற அந்தக் காரணத்திற்காகத்தான் இந்த ஏற்பாட்டைச் செய்து இருக்கிறோமே ஒழிய வேறு உள் நோக்கம் அல்ல. எனவே உங்களை ஏதோ சமாதானப்படுத்தி விட வேண்டும் என்பதற்காக இந்தக் கருத்துக்களை நான் சொன்னதாக நீங்கள் கருதி விட வேண்டாம். உண்மையாக இருந்தக் கருத்தைத்தான் நான்

[திரு. சு. முத்துசாமி]

[1987 நவம்பர் 13]

இங்கே சொல்லியிருக்கிறேன். எனவே உண்மையான ஒரு நம்பிக்கை உங்களுக்கு ஏற்பட்டு இருக்கும் என்ற உணர்வில் இந்த சட்டத்தை நீங்கள் நிறைவேற்றித்தர வேண்டும் என்று கேட்டு விடை பெறுகிறேன். வணக்கம்.

*திரு. கே. சுப்பராயன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் ஏதோ நாங்கள் லாவகமாகப் பேசியதாகச் சொல்லிக் கொண்டு அவர் லாவகமாகப் பேசினார்கள். அதிலே 2 விஷயங்களை நான் சம்பந்தப்பட்டவரை குறிப்பிட்டு இருக்கிறார்கள். ஒன்று, தொழிலாளர்கள் தனியார் துறையில் சட்ட ரீதியாக உரிமைகளை அனுபவிக்க முடியாத ஒரு துர்ப்பாக்கியம் நிலவுகிறது. அதைத் தவிர்ப்பதற்கு என்ன ஆலோசனை என்று நான் சொன்னேன். நான் சொன்ன ஆலோசனை எந்த விதமான சட்ட ரீதியான தடைகளும் இல்லாமல் திருத்தங்களைக் கொண்டு வர வாய்ப்பு இருந்தும் மனம் இல்லை என்பதைத்தான் அவர்கள் குறிப்பிட்டுக் காட்டியிருக்கிறார்கள் என்று நான்குறிப்பிடுகிறேன்.

அடுத்து, இன்னும் ஒன்று, இது 1987 ஆம் ஆண்டு. 1977-ஆம் ஆண்டில் இந்தப் பேரவையில் அன்றைக்குக் கம்யூனிஸ்டு கட்சியில் இருந்த திரு. அம்பிகாபதி அவர்கள் குறிப்பிட்டதைப் பற்றி குறிப்பிட்டார்கள். அதனால்தான் திரு. அம்பிகாபதி உங்கள் கட்சியில் இப்போது இருந்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள்.

(பிற்பகல் 2-10)

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : தலைவர் அவர்களே, தொழிலாளிகளைப் பொறுத்த வரையில் எங்களுக்கு அக்கறை இல்லாமல் இல்லை. அதைத்தான் திரு. ஹேமச்சந்திரன் அவர்கள் சொன்னார்கள். போக்குவரத்துக் கழகத்திலே இப்போது நல்ல சம்பளம் கிடைக்கிறது என்று மனதாரப் பாராட்டினார்கள். இன்றைக்காவது பாராட்டினார்களே என்பதற்காக நன்றி. எனவே தனியார் துறையில் இருப்பவர்களுக்கும் கிடைக்க வேண்டும். உதாரணமாக, போக்குவரத்துத் துறை இருக்கிறது. சிவில் சப்ளைஸ் இருக்கிறது. இப்படி ஒவ்வொரு துறையும் அதற்காக சட்டத்தை இயற்றிக் கொண்டிருந்தால், சரியாக இருக்காது. ஒரு 'யூனிட்பார்மிடியம்' இருக்காது. எனவே அதற்காகத்தான் இந்தத் துறையே தோற்றுவிக்கப்பட்டிருக்கிறது. எனவே தனியார் துறையில் இருக்கின்ற அல்லது அரசு சார்பில் எல்லாத் துறைகளிலேயும் இருக்கின்ற தொழிலாளிகளுக்கு ஒட்டு மொத்தமாகச் சேர வேண்டிய நன்மைகளைப் பெற்றுத் தர வேண்டிய துறையாக இந்தத் துறை இருந்து கொண்டிருக்கிறது. எனவே ஒட்டு மொத்தமாக நன்மைகளை இந்தத் துறையே செய்ய வேண்டியிருக்கிறது.

1987 நவம்பர் 13]

[திரு. சு. முத்துசாமி]

இன்னொன்றை திரு. அம்பிகாபதி பற்றிச் சொன்னீர்கள். ஒரு வேளை அந்த இடத்தில் அமர்ந்திருக்கின்ற காரணத்தால் உங்களுக்கு அப்படிப்பட்ட ஒரு ஆசை வந்திருக்கிறதோ என்று எனக்குத் தெரியாது.

திரு. கே. சுப்பராயன் : இதை நான் கடுமையாக ஆட்சேபிக்கிறேன். (குறுக்கீடு).

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : அமைச்சர் அவர்கள் விளக்கமாகச் சொல்வார்கள்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : அவர் மறுத்து விட்டால் அதிலே எனக்கு ஒன்றும் கருத்து வேறுபாடு இல்லை. அவர் மறுக்கிறபோது நான் வேண்டாம் என்று சொல்வதற்குத் தயாராக இல்லை. உங்களுடைய உணர்வு அதுவாக இப்போது பிரதிபலித்து விட்டார்கள். நன்றி. உங்களுடைய உணர்வினை வெளிக் காட்டியதற்கு நன்றி. அதைப் பற்றி நான் சொல்ல வில்லை. இன்னொரு உறுப்பினருடைய உணர்வைப் புண்படுத்துகிற போது நாம் அதைப் பற்றி யோசிக்க வேண்டும். (குறுக்கீடு). எனக்கு இது யதார்த்தமாகத் தெரிந்திருக்கலாம். இப்போது யதார்த்தமில்லை என்று நீங்கள் சொல்லியதற்குப் பிறகு நான் அதை இல்லை என்று எடுத்துக் கொள்ளலாம். அது வேறு விஷயம்.

ஆனால் ஒன்றை நான் சொல்ல விரும்புகிறேன். அன்றைக்கு உங்களுடைய கட்சியின் தலைவர் இங்கேதான் இருந்தார். திரு. அழகர்சாமி அவர்களும் இன்றைக்கு உங்கள் கட்சியில் இருக்கிறார். அவர் அதை அன்றைக்கு மறுத்துச் சொல்ல வில்லை. அதற்குப் பின்னாலும் சட்டமன்றத்திலே இப்படி நம்முடைய கொள்கைக்கு முரணாக திரு. அம்பிகாபதி பேசி விட்டார் என்பதற்காக உங்களுடைய கட்சியில் எந்தவிதமான எதிர்ப்புத் தீர்மானமோ, அல்லது கருத்துக்களோ சொல்லப் படவில்லை என்ற காரணத்தால்தான், அந்தக் கருத்து உங்களுடைய கட்சியினுடைய கருத்தாக இருக்குமென்று நான் ஏற்றுக் கொண்டேன். உங்களுடைய கட்சியிலே உள்ள உறுப்பினர்கள் ஒவ்வொருவருக்கும் இப்படி ஒவ்வொரு கருத்து இருக்குமென்று நான் நம்ப முடியாது இல்லையா ?

திரு. கே. சுப்பராயன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, எங்கள் கட்சியின் கொள்கை நிலைக்கு எதிராக தாங்கள் அங்கம் வகிக்கின்ற இடங்களிலே பேசியவர்கள் உரிய வடிவத்திலே எங்கள் கட்சி தண்டித்தது. ஆனால் அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிட்டது போல் எங்கள் கட்சியில் ஒவ்வொருவருக்கும் ஒரு கொள்கை நிலை அல்ல. **

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க அகற்றப்பெற்றது.

[1987 நவம்பர் 13]

திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் 1983-லே நடந்த விவாதத்தை இங்கே எடுத்துச் சொன்னார்கள். நான் அன்றைக்கே சொன்னேன். நேஷனலைசேஷன் என்பது உங்களுடைய டிக்ஷனரி பாஸிசி. அதிலே ஒரு ரூட் பற்றி அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னதைப் போல் 'எண்ட்-டு-எண்ட் ரூட்டிலே' இன்றைக்குத் தனியார் பஸ் ஓட்டுவதற்கு அனுமதி வழங்கக் கூடிய முறையிலே உள்ள அந்த ஏற்பாடு நிச்சயமாக நேஷனலைசேஷன் பாலிசிக்கு முரணில்லையா என்பது என்னுடைய கேள்வி?

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : ஏற்கனவே நான் சொன்னபடி அந்தக் கொள்கைக்கு எதிரான கொள்கையல்ல. அந்தக் கொள்கையைச் சிறப்பாகச் செய்து விட வேண்டுமென்பதற்கு இப்போது சரிசெய்து கொள்கிறோம். எனவே அதற்காகத் தான் இந்த சட்ட முன்வடிவு. எதிரானது அல்ல. எனவே அந்தச் சூழ்நிலையில் இது கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிறது.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : திரு சுப்பராயன் அவர்கள் சொன்ன வார்த்தைகள் ** என்பது நீக்கப் பெறுகிறது. (குறுக்கீடு) அமைச்சர் மிகத் தெளிவாகக் கேட்டார். இங்கே சட்டமன்றத்தில் பேசப்பட்ட கருத்துக்கு மாநிலக் குழுவோ அல்லது கட்சியோ அல்லது வேறு ஸ்தாபனமோ அது தவறு என்று அறிக்கை விட்டிருக்கலாம் என்று. (குறுக்கீடு) அது அவருடைய தனிப்பட்ட கருத்து. அப்படி அறிக்கை விட்டிருந்தால், பதில் சொல்லுங்கள். அதற்காகப் போய் அது * * * என்று சொல்வது சரியல்ல.

திரு. கே. சுப்பராயன் : டெபுட்டி ஸ்பீக்கர் சார், இது நியாயமல்ல.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, அதிலே ஒரேயொரு கருத்து. நான் சொல்லும்போது அதை அவர் சரியாகக் கவனிக்கவில்லை என்றே கருதுகிறேன். மீண்டும் சொல்கிறேன். அதிலே இருக்கின்ற உறுப்பினர் ஒவ்வொருவருக்கும் ஒரு கருத்து இருக்குமென்று நான் நம்பவில்லை என்று சொன்னேன். அதை நீங்கள் ஏற்றுக் கொள்ளவில்லையா? நான் நம்பவில்லை. எனவே அப்படித்தான் நான் சொன்னேனே தவிர, நான் நம்புகிறேன் என்று சொல்லவில்லை. ஆனால் நீங்கள் குற்றச் சாட்டு சொல்கிறபோது * * * என்று சொன்னீர்கள்.

** மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரின் ஆணைக் கிணங்க அகற்றப்பெற்றது.

1987 நவம்பர் 13]

திரு. பொன் முத்துராமலிங்கம் : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் பதிலுரைக்கின்றபோது திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் படிப்படியாக இந்த நாட்டுடமையாக்கும் திட்டத்தை நிறைவேற்றும் என்று தெரிவித்தார்கள். அதன்படிதான் நாங்களும் நடக்கிறோம் என்று தெரிவித்தார்கள். நன்றி. ஆனால் ஒரு வாய்ப்பு இருந்தும், நீதி மன்றம் தீர்ப்பு அளித்திருந்தும் நீதி மன்றம் தனி உடமையாளர்களுக்கு எதிராகத் தீர்ப்பளித்திருந்தும் அந்த வாய்ப்பைப் பயன்படுத்த முடியாது என்று சொல்லி, தனியாருக்குப் பாதுகாப்பு அளிக்கின்ற ஒரு சட்டத்தை இங்கே கொண்டு வருவார்களா எனில், இது நாட்டுடமைக் கொள்கைக்கு முரணான சட்டம் என்பதைத்தான் நான் இந்த மன்றத்திலே எடுத்து வைக்க விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. க. முத்துசாமி : துணைத் தலைவர் அவர்களே, நான் சொன்னதிலே அவர், அவருக்கு வேண்டிய பகுதியை மட்டும் எடுத்துக் கொண்டார் என்று கருதுகிறேன். படிப்படியாக நீங்கள் நேஷனலைஸ் செய்ய வேண்டுமென்று உங்களுடைய கொள்கையை ஒரிஜினலாகக் கொண்டு வந்தது என்னவோ உண்மை. ஆனால் அதைச் செய்யவில்லை. அந்த நோக்கம் இல்லாமல் போய்விட்டது என்பதுதான் என்னுடைய கருத்து. நீங்கள் காங்கிரஸ் ஆட்சிக் காலத்திலே கொடுக்கப்பட்ட வண்டிகளைத் தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்று நினைத்தது ஒரு பக்கம். இன்னொரு பக்கம் உங்களுடைய காலத்திலே பேருந்துகள் கொடுக்க வேண்டுமென்று 2,085 பேருந்துகள் புதிய வழித்தடங்களில் கொடுத்திருக்கிறீர்கள். இது எப்படி தேசியமயமாகும் என்றுதான் கேட்டேன். அல்லது நீங்கள் ஒத்துக்கொள்ள வேண்டும். இன்றைய சூழ்நிலையிலே நம்முடைய அரசாங்கத்தினால் இவ்வளவு பேருந்துகளை விடுவதற்கு வாய்ப்பு இல்லை. எனவே, தனியாருக்குக் கொடுக்கின்றோம், பின்னாலே எடுத்துக்கொள்ளலாம் என்ற அந்த வாதத்தை நீங்கள் சொல்லியிருக்க வேண்டும். அந்த வாதம் எங்களுக்கும் பொருந்தும் அல்லவா? அதைத்தான் நான் சொல்கிறேன். இன்றைக்கும் கூட நாங்கள் படிப்படியாக செய்கிறோம் என்று சொல்லுகின்றபோது, அன்றைக்கு நீங்கள் ஒரு ஆண்டுக்கு விட்ட பேருந்துகள் ஏறத்தாழ 300—ஓ, 400—ஓ; ஆனால் இன்றைக்கு இந்த அரசாங்கம் 1,400 பேருந்துகளை ஒரு ஆண்டுக்கு விடுகிறது. அதை நீங்கள் நினைத்துப் பார்க்க வேண்டும். இன்றைக்கு நாங்கள் கிராமங்களுக்குப் போகின்ற போது உள்ள உணர்வைக் சொல்கிறேன். கிராமத்திலே இருக்கின்ற மக்கள் எப்படியாவது ஒரு பஸ் காலையிலேயும், மாலையிலேயும் எங்கள் ஊருக்கு வந்தால் போதும் என்று திண்டாடுகின்ற அளவுக்கு கிராமங்கள் எத்தனையோ இருக்கின்றன. அது திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சிக் காலத்தில் இல்லை என்று அர்த்தமா? தேசியமயம் செய்கிறோம் என்று இந்த மக்களை ஏமாற்றிவிடக்கூடாது. அதனுடைய அடிப்படையிலே, இந்த மக்களுக்கு என்ன நன்மை? நாள் தோறும் அவர்களுக்கு எது தேவையோ அதைச் செய்துவிட்டு

[திரு. சு. முத்துசாமி]

[1987 நவம்பர் 13]

அதற்குப் பின்னால் இந்தக் கொள்கையை நிறைவேற்றுவதுதான் பொருத்தமாக இருக்கும் என்ற காரணத்தினால்தான் நாங்கள் இதைச் செய்து கொண்டிருக்கிறோம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி :

“ 1987-ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு இயக்கூர்திகள் (தனி வகை முறைகள்) சட்டமுன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்டமுன்வடிவு எண். 42/1987) ஆய்வுக்கு எடுத்துக் கொள்ளப் பெற வேண்டும். ”

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப் பெற்று, சட்ட முன்வடிவு பிரிவு வாரியாக ஆய்வுக்கு எடுத்துக் கொள்ளப் பெற்றது.

பிரிவு 2 பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று நிறைவேற்றப் பெற்றது.

பிரிவு 3.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : பேரவைமுன்னுள்ள கேள்வி :

“ பிரிவு 3 சட்ட முன்வடிவின் உரிய பகுதியாக ஆக்கப் பெற வேண்டும் ”.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட திருத்தத்தை மொழிகிறேன்.

In clause 3,

(i) In sub-clause (1), for the expression ‘on such portion of the route covered by the draft scheme or the approved scheme, as may be specified, the following shall be substituted :

On the entire route covered by the draft scheme or approved scheme, or on such portion of the route covered by the draft scheme or approved scheme, as may be specified,

(ii) in sub-clause (2), for the expression on any portion of the following shall be substituted :

On the entire route or any portion of the route.

(iii) in sub-clause (3), for the expression such portion of the route, the following shall be substituted ;
the entire route or portion of the route,

1987 நவம்பர் 13]

திருத்தம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப் பெற்றது.

பிரிவு 3, திருத்தப்பெற்றபடி, பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று நிறைவேற்றப் பெற்றது.

பிரிவு 4.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி :

“ பிரிவு 4 சட்ட முன்வடிவின் உரிய பகுதியாக ஆக்கப் பெற வேண்டும். ”

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட திருத்தத்தை மொழிகிறேன் :

In class 4, for the expression on any portion of the route, the following expression shall be substituted :

On the entire route or any portion of the route

திருத்தம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப் பெற்றது.

பிரிவு 4, திருத்தப்பெற்றபடி, பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று நிறைவேற்றப் பெற்றது.

பிரிவு 5 மற்றும் 6 பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப் பெற்றன.

பிரிவு 7.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி :

“ பிரிவு 7 சட்ட முன்வடிவின் உரிய பகுதியாக ஆக்கப் பெற வேண்டும் ”.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட திருத்தத்தை மொழிகிறேன்.

“In clause 7, for the expression the provisions of Section 3 as if the said sections 3’ the following expression shall be substituted ;

‘the provisions of this Act as if this Act’.”

திருத்தம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப் பெற்றது.

[1987 நவம்பர் 13]

பிரிவு 7, திருத்தப்பெற்றபடி, பேரவையின் முடிவிற்கு விடப் பெற்று நிறைவேற்றப் பெற்றது.

பிரிவு 8, பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று நிறைவேற்றப் பெற்றது.

பிரிவு 1, முகப்புரை, நெடுந்தலைப்பு ஆகியவை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப் பெற்றன.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நான் சீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்.

“ 1987ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு இயக்கூர்திகள் (தனி வகை முறைகள்) சட்டமுன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 42/1987) திருத்தப் பெற்றபடி நிறைவேற்றப்பெற வேண்டும் ”.

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, சட்டமுன்வடிவு திருத்தப் பெற்றபடி நிறைவேற்றப் பெற்றது.

(பிற்பகல் 2-20)

5. அறிவிப்புகள்—தொடர்ச்சி.

(ஆ) மிகைச் செலவிற்கான மானியக் கோரிக்கைகளை அடைக்கு அளிக்கும் நாள் :

மாண்புமிகு பேரவை துணைத் தலைவர் : பேரவைக்கு ஓர் அறிவிப்பு :

“ 1981-82 மற்றும் 1982-83-ஆம் ஆண்டிற்கான மிகைச் செலவிற்கான மானியக் கோரிக்கைகளை பேரவைக்கு அளிப்பதற்கு ஆளுநர் அவர்கள் 1987-ஆம் ஆண்டு நவம்பர் திங்கள் 16-ஆம் நாள் திங்கட்கிழமை-ஐக் குறித்துள்ளார்கள் ”.

பேரவையின் இன்றைய அலுவல்கள் இத்துடன் முடிவுற்று, 16—11—1987 திங்கட்கிழமை காலை 10-00 மணிக்கு பேரவை மீண்டும் கூடும்.

பின்னர் பேரவை பிற்பகல் 2-21 மணிக்கு ஒத்திவைக்கப் பெற்றது.